

Trabajo Fin de Grado

Jurisprudencia reciente en materia de transporte aéreo de pasajeros en la Unión Europea. Reglamento 261/2004: aplicación, interpretación y eficacia.

Autor

David Tijada Inés

Director

Pedro-José Bueso Guillén

Facultad de Derecho
Año 2018-2019

ÍNDICE:

1. Introducción.....	6
1.1. Cuestión tratada en el Trabajo Fin de Grado	6
1.2. Razón de la elección del tema y justificación de su interés.....	6
1.3. Metodología seguida en el desarrollo del trabajo	8
2. Síntesis del régimen establecido en el Reglamento 261/2004.....	10
2.1. Ámbito de aplicación.....	10
2.2. Protección de los derechos de los pasajeros que otorga el Reglamento 261/2004	11
2.2.1. Derecho a asistencia y atención	12
2.2.2. Cambios de clase	12
2.2.3. Derecho a compensación estandarizada	13
2.2.4. Dirigirse a un organismo específicamente designado por cada estado miembro.....	15
2.2.5. Derecho a reembolso o a un transporte alternativo	16
2.3. Cancelación, denegación de embarque y retraso	16
2.3.1. Cancelación de vuelos	17
2.3.2. Denegación de embarque.....	17
2.3.3. Retraso	18
3. Precisiones a la protección de los derechos de los pasajeros recogidas en la Comunicación de la Comisión sobre las directrices interpretativas del Reglamento nº 261/2004	19
3.1. Denegación de embarque.....	19
3.2. Cancelación	19
3.3. Retraso	20
3.4. Derecho a la información	21
3.5. Circunstancias extraordinarias.....	21
4. Pronunciamientos recientes del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre el Reglamento 261/2004.....	23
4.1. Preliminar: la cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea: fundamento jurídico, objetivo, importancia	23
4.2. Interpretación jurisprudencial del Reglamento desde la comunicación de la Comisión Europea al Parlamento Europeo y al Consejo del 2016 hasta la actualidad	24
4.2.1. Ámbito de aplicación (STJUE 31 de mayo de 2018 <<Wegener>>).....	24
4.2.2. Billeto (STJUE de 12 de septiembre de 2018 <<Harms>>).....	26
4.2.3. Cambio de clase y precio del billete (STJUE de 22 de junio de 2016 <<Mennens>>)	28
4.2.5. Concepto de distancia (STJUE de 7 de septiembre de 2017 <<Bossen y otros>>)	30
5. Conclusiones.....	33
6. Bibliografía.....	36
7. Normativa	37
8. Jurisprudencia.....	37
9. Anexos con tablas relativas a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	38

LISTADO DE ABREVIATURAS:

- | | |
|------------------------|--|
| - AESA | Agencia estatal de seguridad aérea: |
| - Comunicación | Comunicación de la Comisión: Directrices interpretativas del Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (15.06.2016). |
| - EM | Estado miembro. |
| - Reglamento nº295/91. | DO nº L 036 Reglamento (CEE) nº 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular. |
| - Reglamento | DO nº L 46/1 Reglamento (CE) nº 261/2004, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos. |
| - TFUE | Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. |
| - TJUE | Tribunal de Justicia de la Unión Europea |
| - TUE | Tratado de la Unión Europea. |
| - STJUE | Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea |

Resumen

El transporte aéreo se ha convertido en uno de los medios de transporte fundamentales. Ello contrasta con las numerosas molestias y perjuicios que sufren los pasajeros en los vuelos. El objeto de este trabajo es el estudio de los últimos desarrollos jurisprudenciales en la regulación de la UE destinada a combatir dichas situaciones. A tal fin, y tras sintetizar el contenido normativo del Reglamento 261/2004 y de la Comunicación de la Comisión Europea de 2016, se ha procedido a analizar los pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea emitidos desde la publicación de dicha Comunicación, lo que permite tener una visión actualizada de la situación normativa en esta materia.

Palabras clave: transporte aéreo, TJUE, Reglamento 261/2004, pasajero, protección, intereses, cancelación, denegación, retraso, compensación, asistencia, ámbito de aplicación, distancia, billete, circunstancias extraordinarias.

Abstract: Air transport has become one of the fundamental means of transport. This fact contrasts with the increasing amount of inconveniences and damages suffered by passengers on flights. The purpose of this research work is the study of the latest case law developments on the EU rules dealing with situations. Therefore, after summarizing the normative content of the Regulation 261/2004 and the Communication of the European Commission on 2016, the pronouncements of the Court of Justice of the European Union issued since the publication of this Communication are analyzed. This analysis allows to get an updated view of the regulatory framework on this subject-matter.

Keywords: air transport, ECJ, Regulation 261/2004, passenger, protection, interest, cancellation, refusal, delay, compensation, assistance, scope, distance, ticket, extraordinary circumstances.

1. Introducción

1.1. Cuestión tratada en el Trabajo Fin de Grado

El principal objetivo de este Trabajo es desarrollar un mejor entendimiento acerca de la aplicación, interpretación y eficacia del Reglamento N.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (en adelante, “el Reglamento”) [1].

Con fecha de 5 de junio de 2016, la Comisión Europea, en respuesta a la obligación impuesta con fundamento en el artículo 17 del Reglamento, elaboro una Comunicación compuesta por unas directrices interpretativas del Reglamento con la finalidad de analizar el modo en que las compañías aéreas cumplen esta normativa (en adelante, “la Comunicación”) [2], es decir, para examinar si las compañías aéreas aplican la protección que el Reglamento otorga y, a la inversa, si los pasajeros podían y pueden reclamar con fundamento en este.

De cuanto antecede, el Trabajo de Fin de Grado versará sobre la jurisprudencia que ha elaborado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea desde la fecha de esta Comunicación hasta la actualidad y, en consecuencia, se analizará, sobre la base del Reglamento y la Comunicación, la jurisprudencia elaborada hasta hoy en día, que nos servirá para actualizar los términos de interpretación del mismo.

1.2. Razón de la elección del tema y justificación de su interés

A modo introductorio, compartiendo los últimos datos que nos ofrece *Eurostat*, hay que resaltar que en el primer trimestre de 2018 fueron un total de 214,455,309 los pasajeros transportados en la Unión Europea [3]. A su vez, el Ministerio de Fomento proporciona los siguientes datos, entre los que cabe mencionar como datos de interés que hay 690

¹ DO n° L 046 REGLAMENTO (CE) N° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (17/02/2004).

² DO C 214/5 COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN: Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (15.6.2016).

³ Datos extraídos de la fuente: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics/es. (Consultada a fecha de 25/04/2019).

compañías aéreas operando en España, que conectan con más de 140 países y más de 350 destinos. Esta evidencia demuestra que, si el número de compañías aéreas es tan elevado, el número de pasajeros lo será todavía más. Efectivamente, así es, y es que, con datos del 2017, una cantidad de 249,2 millones de personas pasaron por los aeropuertos de la red de AENA. Dentro de la totalidad de las compañías, cabe mencionar que 36 aerolíneas son españolas y que movieron más de 88 millones de pasajeros, lo que supone un 38,4% del tráfico total de la red [4].

A la vista de los datos, se puede comprobar que, en los últimos años, ha habido un interés creciente que ha estimulado que el transporte aéreo se haya convertido en uno de los medios de transporte <<en el ámbito que nos interesa, esto es, en el “de los pasajeros”>> fundamentales, por no decir el más importante del mundo. El motivo o la razón fundamental de este hecho es el reducido y mínimo ámbito temporal del viaje con respecto al resto de medios de transporte y, en gran medida, el abaratamiento de los precios de los billetes de viaje.

Toda persona que decide viajar a través de este medio de transporte adquirirá un billete de avión, y esto no solo supone que puedan viajar de un lugar a otro eficientemente, sino que conjuntamente conlleva la formalización de un contrato, concretamente, un contrato de transporte aéreo.

Naturalmente, en todos contratos se generan tanto derechos como obligaciones para ambas partes contratistas. Del mismo modo, del contrato deriva como elemento imprescindible, su desarrollo en unas condiciones óptimas de seguridad que permitan que el pasajero llegue a su destino sin padecer ningún tipo de molestias. Es decir, el viaje debe efectuarse en términos de “seguridad jurídica y física del pasajero”.

En la práctica, se observa una “teoría mal aplicada”, pues sucede algo completamente diferente a lo planteado *supra*. Numerosas son las ocasiones en las que las compañías aéreas no cumplen correctamente las condiciones del contrato de transporte aéreo y los motivos principales son las denegaciones de embarque a pasajeros, cancelaciones y retrasos [5].

Estos comportamientos provocan diferentes perjuicios para los pasajeros, los que <<en su gran mayoría>> coinciden en que el transporte aéreo requiere de un servicio de calidad, que se diferencie por la puntualidad [6]. Parte de la baja calidad de los servicios se podría

⁴Datos extraídos de la fuente: “<https://www.fomento.gob.es/aereo>” (consultada en fecha de 13/03/2019)

⁵ MÁRQUEZ LOBILLO, P., “Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros”, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A, Madrid, 2013, p. 31 y 32

⁶ https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/02/07/companias/1518018499_728862.html

justificar *grosso modo* en la falta de información y en el inapropiado trato que reciben los pasajeros cuando surgen problemas en el desarrollo del contrato.

Como se puede inferir, la razón de elección de este tema radica en que, debido a la elevada y variada casuística, a la imprecisión del Reglamento y, por ende, a su difícil aplicación, son muchas las situaciones en las que los pasajeros se ven desprotegidos, especialmente si tenemos en cuenta que en la mayoría de los casos en los que se ha de cumplir con la normativa protectora de la Unión Europea, los pasajeros se encuentran a kilómetros y kilómetros de sus respectivas casas. Por consiguiente, debido a la imprecisión del texto del Reglamento en diferentes aspectos y a la ejecución ineficaz de algunos Estados miembros [en adelante “EM”], el estudio de la jurisprudencia es clave para efectuar un análisis de la eficacia del Reglamento e incidir en las cuestiones fundamentales objeto de regulación.

1.3. Metodología seguida en el desarrollo del trabajo

El Trabajo Fin de Grado debe entenderse como un trabajo con fines académicos y que, aun considerando que es un trabajo de investigación <<menor>>, debe estructurarse y argumentarse conforme al método científico-jurídico.

Prima facie, es un trabajo en el que el análisis y la investigación nos guían a unos objetivos menos profundos que una tesis doctoral o una monografía, pero que no debe extralimitarse a las bases del método científico-jurídico si se quiere realizar con éxito, lo que supone, conocer y comprender una materia e investigarla conforme unos resultados válidos desde la perspectiva científica.

La tipología distinguida es la de estudio de doctrina jurisprudencial y de órganos administrativos. Es un tipo más de investigación científica que podría caracterizarse de la siguiente manera. Se trata de una investigación aplicada, aunque tiene fundamentalmente un carácter prospectivo-informativo. En términos más sencillos, lo que pretende es procurar una mejoría sobre la materia a desarrollar y evaluarla de modo que se pueda generar una información educativa y que sirva de auxilio para futuros conocedores de la materia. La investigación comienza siendo investigación empírica.

El objeto de estudio es la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y la investigación persigue ser sintética, basada especialmente en el método inductivo que comprende viajar desde lo particular a lo general. A su vez, es una investigación documental y principalmente primaria porque se fundamenta en el análisis y síntesis de

los pronunciamientos jurisprudenciales, sin descartar por esta razón la opinión de la doctrina.

En lo que respecta al pluralismo metodológico, y teniendo en cuenta la tipología del Trabajo de Fin de Grado elegida, debe combinarse la observación de la realidad, que proviene del análisis de la jurisprudencia actual, sobre la base de un análisis fiable desde la perspectiva tanto cuantitativa como cualitativa del periodo que transcurre desde el 5 de junio de 2016 hasta hoy en día, con la síntesis crítica de estas resoluciones. No obstante, sin perder de vista que la investigación debe aplicarse desde el enfoque que ofrece la jurisprudencia de intereses [en la que prevalece la perspectiva teleológica-funcional] combinada con otras visiones complementarias, como es la de la seguridad jurídica, basada en una interpretación de la norma apropiada y cuidadosa con su propia literalidad y sistemática [7].

⁷ VILLASEÑOR RODRÍGUEZ, I., y GÓMEZ GARCIA, J.A., “*Investigación y documentación jurídica (2ª EDICIÓN)*”, ejemplar adquirido por la Universidad de Zaragoza, DYKINSON

2. Síntesis del régimen establecido en el Reglamento 261/2004

2.1. *Ámbito de aplicación*

El artículo 3 se titula “*ámbito de aplicación*” y, en el apartado 1, se determina su ámbito en función de dos circunstancias: por un lado, el dato territorial, que los pasajeros salgan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado; o por otro lado, que los pasajeros partan de un aeropuerto situado en un tercer país pero con destino a otro que esté ubicado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, salvo que disfrute de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, siempre y cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo sea comunitario [8]. Por lo tanto, se observa claramente que no solo se aplica a vuelos internacionales sino también a los vuelos nacionales que transcurran dentro de la Unión Europea [en adelante “UE”] [9].

En lo que respecta a lo expuesto y establecido en el artículo 3.1.b del Reglamento, se puede plantear la duda de si los pasajeros con destino a la UE desde un aeropuerto de un tercer país tienen derechos en virtud del Reglamento cuando ya disfrutaban de estos en virtud de la legislación de ese tercer país [10]. Con la finalidad de garantizar al máximo un nivel de protección eficiente hacia los pasajeros, el TJUE interpreto en el apartado 28 de la Sentencia de 17 de septiembre de 2015 que <<no cabe aceptar que un pasajero pueda ser privado de la protección conferida por el Reglamento nº 261/2004 por la única razón de que pueda tener derecho a disfrutar de una compensación en un tercer país, sin que se acredite que ésta responde a la finalidad de la compensación garantizada por dicho Reglamento y que las condiciones a las que se somete ese derecho y las diferentes

⁸ En la Comunicación ya se menciona que conforme al artículo 355 del TFUE el Reglamento se aplica a los 28 estados miembros de la Unión. Además, el apartado 2.1.1 clarifica que <<de conformidad con el artículo 355 del TFUE, el derecho de la UE no se aplica en los países y territorios enumerados en el anexo II del TFUE. En cambio, esos países y territorios están sujetos a acuerdos de asociación especiales establecidos de conformidad con la cuarta parte del TFUE. Además, de conformidad con las actas de adhesión de Dinamarca y del Reino Unido, no se aplica a las Islas Feroe, la Isla de Man, ni las Islas Anglonormandas. Por consiguiente, estos territorios se deben considerar terceros países a efectos del Reglamento>>.

⁹ Esto se extrae del siguiente inciso: <<pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro>>.

¹⁰ La Comunicación recoge la solución conforme a la jurisprudencia del TJUE y afirma que el Reglamento al citar <<beneficios o compensación>>, seguidamente añade la conjunción <<y>>, y a continuación, cita <<asistencia>>. A modo aclaratorio, por ejemplo, si en el tercer país se les ha proporcionado solamente uno de estos dos derechos [por ejemplo, unos bonos de viaje], tendrá derecho a reclamar el otro [que sería la atención, por ejemplo, comidas, estancias en un hotel...].

modalidades de su aplicación son equivalentes a las previstas por ese mismo Reglamento>> [11]. Por lo que, el hecho de que un pasajero obtenga beneficios o compensación y asistencia en un tercer país no puede ser una excusa para no aplicar la protección del Reglamento.

En el artículo 3, apartado 3, y con base a un dato material, excluye la aplicación del Reglamento a los pasajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público. A diferencia, sí que se aplica a los que posean billetes expedidos, dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales.

Por último, es de interés resaltar su aplicación a los viajes combinados [12].

2.2. Protección de los derechos de los pasajeros que otorga el Reglamento 261/2004

El artículo 1 establece que “(...) se garantizan los derechos mínimos que asistirán a los pasajeros en caso de denegación de embarque contra su voluntad, cancelación de vuelo o retraso”. Garantiza estos derechos a fin de evitar todo tipo de molestias y perjuicios que se puedan causar a un pasajero. Es decir, son situaciones diferentes y, en consecuencia, no se puede interpretar que cuando un pasajero haya sido compensado por una situación se excluya la compensación por la otra, siempre y cuando haya sido sujeto pasivo de ambas. A modo de ejemplo, puede ocurrir que a un pasajero que se desplace a través de un viaje con escalas, se le cancele un vuelo, se le conceda otro, y éste llegue con más de 3 horas de retraso <<entre otros casos>>.

¹¹ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 17 de septiembre de 2015, Asunto C- 257/14, *van der Lans*, ECLI:EU:C:2015:618, apartados 27 y 28.

¹² El considerando 5 establece que <<el régimen de protección debe aplicarse [...] incluidos los que forman parte de viajes combinados>>. Además, en el artículo 3, apartado 6 se establece que el Reglamento se aplicará <<sin perjuicio>> de los derechos que asisten a estos pasajeros en virtud de la Directiva 90/314/CEE.

En síntesis, compartiendo la idea interpretada en la Comunicación, y en relación con los fines de adopción del Reglamento, específicamente, el de protección de los pasajeros, cabe concretar que es indiferente quien deba resarcir o cumplir con los derechos que puedan verse afectados en un vuelo, y que estos hechos no pueden ser un obstáculo para el pasajero a la hora de reclamar, con independencia de que reclame bien ante el transportista o bien ante el organizador del viaje combinado.

Por lo tanto, parece ser que el pasajero podrá reclamar los derechos que garantiza el Reglamento frente al transportista aéreo y los que le sean garantizados en virtud de la Directiva por el organizador del viaje.

En respaldo, en el apartado 2.2.6 de la Comunicación se interpreta que <<en principio, los viajeros gozan de derechos tanto en relación con el organizador del viaje combinado en virtud de la Directiva sobre viajes combinados, como en relación con el transportista aéreo en virtud del Reglamento>>. Además, se interpreta que <<el artículo 14, apartado 5, de la Directiva (UE) 2015/2302 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados (...) establece (...) que todo derecho a indemnización o reducción del precio en virtud de esa Directiva no afectará a los derechos de los viajeros en virtud del Reglamento, pero especifica que la indemnización o reducción de precio concedida en virtud de los reglamentos sobre derechos de los pasajeros y de esa Directiva se deducirán la una de la otra para evitar el exceso de indemnización>>.

A continuación, se exponen los derechos que garantiza el Reglamento, dejando para después estas tres principales situaciones: denegación de embarque, cancelación y retraso.

2.2.1. Derecho a asistencia y atención

En el artículo 9 del Reglamento se regula el derecho de asistencia y atención que se ofrecerá gratuitamente a los pasajeros. Comprende la comida y bebida suficiente, en función del tiempo que sea necesario esperar, así como el alojamiento en un hotel en los casos que deba pernoctar una o varias noches, o en que necesite una estancia adicional a la prevista por el pasajero. Si esto ocurre, será necesario garantizar el transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento que se le haya asignado al pasajero.

En el apartado 3 del artículo 9 del Reglamento, se hace mención especial a la atención que el transportista debe ofrecer a las personas con movilidad reducida y a sus acompañantes, así como a las necesidades de los menores no acompañados.

Este derecho se debe garantizar en los casos de denegación contra la voluntad del pasajero ^[13], cancelación de vuelos ^[14] y retraso ^[15].

2.2.2. Cambios de clase

Las compañías aéreas ofrecen distintos tipos de servicios y de tarifas en función de las características o comodidades que se quieran concertar. Al hilo de lo expuesto, cabe destacar distintos factores en función de la categoría de billete escogida. Entre ellos, la amplitud del asiento y el espacio para las piernas, el número de enchufes, la disponibilidad de wifi, neceser de aseo, ocio, *skycouch*...

Otro tipo de servicios que pueden comprender la diferente clase de billete es el de la <<tarifa con restricciones o sin restricciones>>. La tarifa con restricciones, en principio, no permite reembolsos, devoluciones ni cambios aunque en ocasiones lo consientan con

¹³ El artículo 4, apartado 3, del Reglamento cita que <<en caso de que se deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente (...) y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9>>.

¹⁴ En el artículo 5, apartado 2, del Reglamento menciona que <<el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9>>.

¹⁵ El artículo 6, 1, párrafo 2 del Reglamento establece que <<el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en: la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9, y las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9 cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada>>.

gastos de gestión, mientras que las tarifas sin restricciones admiten cambios y reembolsos [16].

En el artículo 10 del Reglamento se regulan los “cambios de clase” desde dos perspectivas. Por un lado, los cambios de clase a una plaza de clase superior respecto a la que se pagó el billete que no supondrá ningún pago suplementario para el pasajero. Por otro lado, si el cambio se realiza a una plaza de clase inferior a la que se pagó en el billete, conllevará un reembolso del transportista hacia el pasajero que variará en función de los kilómetros que compongan el vuelo [17]. Este apartado se desarrollará con más concreción en adelante [epígrafe 4.2.].

2.2.3. Derecho a compensación estandarizada

El artículo 7 contempla el derecho a compensación del que disfrutaban los pasajeros siempre que se haga referencia al mismo en el Reglamento. Es decir, este derecho surge en caso de cancelación, denegación de embarque y gran retraso en el vuelo. El artículo establece una protección cuya cuantía depende de la distancia -calculada en función de la ruta ortodrómica del vuelo [18]- y de si se efectúa dentro o fuera de la Unión Europea [19].

En el apartado 2 se determina que el transportista podrá reducir en un 50% la compensación del apartado 1. Eso sí, deberá ofrecer a los pasajeros un transporte alternativo para ser conducidos hasta el destino final. Además, para que pueda aplicar esta reducción de la compensación el Reglamento establece unas condiciones en relación con la hora de llegada de este transporte alternativo [20].

¹⁶ <https://www.iberia.com/es/preguntas-frecuentes/tarifas/> (consultado a fecha de 22/03/2019)

¹⁷ El artículo 10.2 del Reglamento regula que <<si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo acomoda a un pasajero en una plaza de clase inferior a aquella por la que se pagó el billete, en siete días, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 7, reembolsará: a) el 30 % del precio del billete del pasajero para todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos, o b) el 50% del precio del billete para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros, excepto los vuelos entre el territorio europeo de los Estados miembros y los territorios franceses de ultramar, y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros, o c) el 75% del precio del billete para todos los vuelos no comprendidos en a) o en b), incluidos los vuelos entre el territorio europeo de los Estados miembros y los territorios franceses de ultramar>>.

¹⁸ El significado epistemológico de esta palabra proviene del griego *orthos* <<recto>> y *dromos* <<carrera>>, y significa que es el trayecto más corto entre dos puntos de la superficie terrestre.

¹⁹ El apartado 1 del artículo 7 del Reglamento contempla las siguientes compensaciones: <<a) 250 euros para vuelos de hasta 1500 kilómetros; b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros; c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b)>>.

²⁰ El apartado 2 del artículo 7 del Reglamento establece que <<en caso de que, con arreglo al artículo 8, se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado: a) que no sea superior a dos horas, para todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos, o b) que no sea superior a tres horas, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros, o c) que no sea superior a cuatro horas, para todos los vuelos no

Respecto a la forma y al momento temporal en que debe efectuarse la compensación:

El artículo 7, apartado 3, regula lo relativo a la forma de forma explícita ^[21]. Esto no debe interpretarse con la finalidad de que al ofrecerle una compensación en especie se le pueda inducir a error y, en consecuencia, generar confusión <<haciéndole creer que no tiene derecho a la compensación en dinero>> ^[22].

En lo que respecta al momento temporal, atendiendo a una interpretación literal del Reglamento, se aprecia que el artículo 4, que regula la denegación de embarque, establece que, en aquellos supuestos de denegación de embarque a los pasajeros en contra de su voluntad, la compensación deberá hacerse *inmediatamente* ^[23]. Es decir, debería realizarse en el propio aeropuerto y en el momento en que tenga lugar la denegación. A diferencia, en los artículos 5 y 6, correlativos a la cancelación de vuelos y al retraso, no hay referencia alguna a ningún tipo de plazo para el pago de la compensación.

En síntesis, siguiendo una interpretación literal es imposible saber cuál es el momento temporal para que el transportista abone dicha compensación. Sin embargo, a través de otro tipo de interpretaciones como la sistemática o teleológica se extrae la conclusión de que la finalidad de la norma es <<garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros>> ^[24]. Entonces, sería lógico que el abono de la compensación se hiciera lo antes posible.

Pese a ello, la mayoría de la doctrina comparte que la aplicación por analogía de otros artículos del Reglamento podría ser una solución favorable ^[25]. En el artículo 8 se delimita un plazo de siete días para garantizar el reembolso del precio. Por lo que, sería razonable la aplicación de este plazo para abonar la compensación mínima fija que regula el artículo 7.

comprendidos en a) o en b), el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá reducir en un 50% la compensación prevista en el apartado 1>>.

²¹ Artículo 7, apartado 3 del Reglamento: <<En metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria, cheque o, previo acuerdo firmado por el pasajero, bonos de viaje u otros servicios>> 22 PAZOS CASTRO, C., *La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid) página 136.

²³ A diferencia, en el artículo 5 relativo a la <<cancelación de vuelos>>, se contempla el derecho a la compensación salvo que se haya informado de la misma al pasajero con una serie de requisitos. Además, hay que destacar que el artículo dedicado al retraso en el Reglamento no hace mención a la compensación mínima estandarizada. No obstante, esto se analizará en un apartado posterior del Trabajo.

²⁴ Véase -entre otros- el considerando 1 y 4 del Reglamento. En el primero: <<la actuación de la Comunidad en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros>>. En el considerando 4 <<la comunidad debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección (...) con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros>>.

²⁵ PAZOS CASTRO, *La protección del consumidor...*, cit., página 136.

LYCZKOWSKA, K., “Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista” en *Revista CESCO de Derecho de Consumo* [revista electrónica], n. 2, 2012 [consultado 23/03/2019]. Disponible en: <http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>, página 6.

2.2.4. Dirigirse a un organismo específicamente designado por cada estado miembro

El artículo 16, apartado 1, impone la obligación de que todo Estado miembro designe un organismo responsable del cumplimiento del Reglamento [26]. En el estado español, es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea [en adelante citado AESA] [27].

En el artículo 16, apartado 2, se establece que <<[...] todo pasajero podrá reclamar [...] por un supuesto incumplimiento del presente Reglamento [...]>>. Además, el apartado 3, regula que las sanciones por incumplimiento del Reglamento han de ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

La finalidad de este artículo es garantizar un adecuado cumplimiento de las previsiones del Reglamento en todos Estados miembros de manera que, las reclamaciones que se planteen conforme al apartado 2, deben servir para poder llevar a cabo una correcta armonización y aplicación del contenido del Reglamento.

El procedimiento para que los pasajeros puedan reclamar, y, por tanto, para garantizar un adecuado cumplimiento del Reglamento, es el siguiente:

En primer lugar, podrán reclamar a través de las hojas de reclamaciones que deben ofrecer las compañías en los mostradores de información o puntos de venta de billetes. No obstante, AESA ofrece en su página web un formulario para poder ejercitar este derecho. En segundo lugar, si se ha presentado reclamación ante la compañía y ésta no ha resuelto en el plazo de un mes o ha resuelto, pero desfavorablemente, se plantea la posibilidad de reclamar ante AESA sin coste alguno. Presentada la reclamación, AESA analizará si se ha incumplido el Reglamento y solicitará información sobre los hechos, recabará información adicional y examinará si ha cumplido o no con el pretexto de la norma. Analizados los hechos, AESA comunicará tanto al solicitante como a las compañías aéreas, las actuaciones que ha llevado a cabo y emitirá un informe con el resultado de las mismas. Es aquí, en aquellos casos en que el informe sea positivo y la compañía no cumpla con sus obligaciones, cuando el pasajero podrá acudir a la vía judicial sirviéndose del apoyo fundamental del informe de AESA. No obstante, al pasajero debería informársele de que la posibilidad de poder recurrir en vía judicial se le otorga en todo momento del procedimiento.

²⁶ El artículo 16 del Reglamento contempla la obligación de designar un organismo responsable del cumplimiento del <<presente Reglamento en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un país tercero y con destino a dichos aeropuertos>>.

²⁷ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf. Consultado a fecha de 23/03/2019. Tabla en la que aparecen todos organismos designados por los Estados miembros. A modo de ejemplo, el de Portugal es la “*Autoridade Nacional da Aviação Civil*” y el de Alemania, es “*Luftfahrt-Bundesamt (LBA)*”.

Por último, recalcar que AESA también contempla un listado de datos para poder contactar con los organismos de otros Estados miembros de forma rápida y transparente si se necesitara tramitar reclamación ante estos [²⁸].

2.2.5. Derecho a reembolso o a un transporte alternativo

El artículo 8 regula la posibilidad de reembolso o de transporte alternativo siempre y cuando se remita a este artículo [²⁹].

Por un lado, regula que el reembolso ha de darse en 7 días, eso sí, ha de ser del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, y correspondiendo a la parte o partes del viaje no efectuadas y, en su caso, a la parte o partes del viaje efectuadas, que no tuvieran ya razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero. Además, si así fuese el caso, debería establecerse un vuelo de vuelta al primer punto de salida lo antes posible. Por otro lado, se prevén dos métodos de transporte alternativo: el primero supone la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte semejantes <<lo más rápidamente posible>> mientras que el segundo supondría realizar el vuelo hasta el destino final, en condiciones similares, pero en una <<fecha posterior>> que acuerde el pasajero dependiendo de los asientos disponibles.

Por último, el apartado 3 establece que el transportista aéreo en el caso de ciudades o regiones en las que haya varios aeropuertos, debe correr con los gastos de transporte del pasajero cuando le ofrezca un vuelo a otro aeropuerto distinto respecto al que se efectuó la reserva, pero dentro esa ciudad o región. En mi opinión, esto se debería proporcionar por escrito al pasajero para que le sirviera a título probatorio.

2.3. Cancelación, denegación de embarque y retraso

A continuación, se exponen las bases de la tutela ofrecida por el Reglamento en estas tres situaciones, régimen que será objeto de un análisis más detallado cuando se aborde el contenido de la Comunicación.

²⁸ https://www.seguridadaaerea.gob.es/lang_castellano/particulares/cancelac_retraso/default.aspx.

Consultado a fecha de 23/03/2019. En la citada página web, se garantiza que el particular que sufra una cancelación, denegación o retraso en el vuelo, pueda reclamar tanto ante AESA como en vía judicial ante el juez competente. Además, la transparencia a la hora de proteger al pasajero es muy útil puesto que favorece de manera rápida y concisa la posibilidad de reclamar sus derechos y de que una autoridad de tal índole le respalde a través de su informe para el caso de que desee recurrir en vía judicial.

²⁹ El reembolso o el transporte alternativo solo tendrán lugar cuando en el Reglamento se remita a este artículo y, en efecto, son en casos de denegación de embarque y de cancelación de vuelos tal y como se prevé en los artículos 4 y 5. Aún con todo, hay que matizar que el artículo 6 del retraso solo hace remisión al artículo 8 letra a) si el retraso es de más de 5 horas.

2.3.1. Cancelación de vuelos

El artículo 2 del Reglamento agrupa un listado de definiciones y entre ellas se encuentra la de la cancelación. En el apartado 1 se visualiza que la cancelación consiste en la <<no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza>>.

En el artículo 5 se recogen los distintos derechos que se garantizan a los pasajeros para los casos de cancelación. Entre ellos, hay que destacar el derecho de reembolso y transporte alternativo, el derecho de atención, y la compensación mínima estandarizada prevista en el artículo 7 ligada a que no se haya informado de la cancelación conforme a las condiciones previstas en el mismo precepto. En el mismo precepto se establece una de las causas que más cuestiones prejudiciales ha planteado, esta es la de las circunstancias extraordinarias que generan la exoneración del transportista en lo que respecta a la compensación.

Por último, destacar que de acuerdo con la finalidad protectora del Reglamento y teniendo en cuenta que la parte débil a la que protege es el pasajero, la carga de la prueba de informar al pasajero de la cancelación y del momento temporal de la información ha de corresponder al transportista aéreo.

2.3.2. Denegación de embarque

Al igual que la cancelación, una de las tres situaciones que trata de proteger el Reglamento es la denegación de embarque en contra de la voluntad de los pasajeros.

En el artículo 2, apartado j, se hace una breve definición del concepto de denegación de embarque entendida como la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, aunque se hayan presentado al embarque en las condiciones del apartado 2 del artículo 3. Es decir, dispongan de una reserva y se presenten a la facturación en los términos pactados con el transportista, o en su defecto, con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto a la hora de salida.

En el segundo inciso del apartado j, se concreta que no se entenderá que existe denegación de embarque si hubiere motivos razonables para denegarla tales como razones de salud, de seguridad o la presentación de viajes considerados inadecuados.

El artículo 4 denominado <<denegación de embarque>> obliga a que el transportista que prevea que tendrá que denegar el embarque, solicite a los pasajeros a que se presenten como voluntarios a cambio de determinados beneficios. Este precepto se elaboró con la finalidad de reducir el número de pasajeros a los que se deniega el embarque. Con independencia de ello, está claro que habrá pasajeros que no se presenten voluntarios y que el transportista se vea obligado a denegarles el embarque. A tal fin, el apartado 3 del

artículo 4 fija que deberá compensarles <<*inmediatamente*>> conforme al artículo 7 y asistirles tal a efectos de los artículos 8 y 9.

2.3.3. Retraso

El retraso es la última de estas tres circunstancias que son objeto de protección en el Reglamento. Es un concepto que explicaré en adelante y respecto al cual el Reglamento no ofrece una gran protección. No obstante, la interpretación del TJUE ha permitido ampliar el ámbito de protección en los vuelos en los que haya retraso tanto en la hora de salida como de llegada.

El artículo 2, a diferencia de la cancelación y de la denegación no hace alusión alguna al concepto de retraso. Será el artículo 6 el que establece el marco de protección para los retrasos de un vuelo, eso sí, con respecto a la hora de salida prevista. *A sensu contrario*, interpretando este inciso parece desprenderse del Reglamento que no contempla la protección de los pasajeros en caso de retrasos en la hora de llegada.

El artículo 6 establece un régimen protector en función de dos variables: las horas de retraso respecto a la hora inicial de salida y los kilómetros o distancia del vuelo en concreto [³⁰].

³⁰ La protección en caso de retraso se aprecia de la siguiente forma: debe ser un retraso de dos horas o más si son vuelos de 1500 kilómetros o menos; el retraso será de tres horas o más en el caso de vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y de todos los demás de entre 1500 y 3500 kilómetros; o, de cuatro horas o más en el resto de vuelos.

3. Precisiones a la protección de los derechos de los pasajeros recogidas en la Comunicación de la Comisión sobre las directrices interpretativas del Reglamento nº 261/2004

Con fecha de 2016, la Comisión Europea elaboró unas directrices interpretativas del Reglamento con la finalidad de explicar de forma clara varias disposiciones de este, recopilando las interpretaciones de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. De forma sintética, trataré de exponer las interpretaciones más importantes que ha desarrollado el TJUE y que se han recopilado en esta Comunicación.

3.1. Denegación de embarque

En primer lugar, respecto a la denegación de embarque hay que mencionar que el concepto de <<denegación de embarque>> no se refiere solo a casos de sobreventa de billetes o <<overbooking>>, sino también a aquellos en que se deniega el embarque por otros motivos -como razones operativas- ^[31]. Así se regula en el artículo 2, letra j, al eliminar de la definición de <<denegación de embarque>> todo tipo de referencia al motivo por el que un transportista deniega el transporte a un pasajero y, en consecuencia, se ha conseguido extender el alcance protector de la norma respecto a la normativa anterior -Reglamento nº 295/91- ^[32].

3.2. Cancelación

Al hilo de lo expuesto en el apartado anterior sobre la cancelación, cabe añadir que se entiende por cancelación el hecho de que se abandone la programación del vuelo inicial y de que los pasajeros de dicho vuelo se unan a los pasajeros de otro vuelo igualmente programado, aunque de forma independiente al vuelo original. Asimismo, el artículo 2, letra l, no exige ningún tipo de decisión expresa de cancelación por parte de la compañía

³¹ STJUE de 4 de octubre de 2012, *Finnair*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604, apartados 21, 22, 23, 25 y 26. En el apartado 23 el TJUE interpreta que <<tal interpretación se ve corroborada por la constatación de que limitar el alcance del concepto de “denegación de embarque” a los supuestos de exceso de reserva menoscabaría, en la práctica, la protección que el Reglamento nº 261/2004 otorga a los pasajeros y, en consecuencia, sería contraria al objetivo perseguido por éste, contemplado en su considerando 1, que es garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, lo que justifica una interpretación amplia de los derechos reconocidos a éstos>>.

³² STJUE de 4 de octubre de 2012, *Finnair*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604, apartado 20. En el apartado 20 se determina que <<el legislador de la Unión pretendió, mediante la adopción de dicho Reglamento, reducir el número de pasajeros a los que se denegaba el embarque contra su voluntad, que en aquel momento era muy elevado, colmando las lagunas del Reglamento nº 295/91, que se limitaba a establecer, en aplicación de su artículo 1, normas mínimas comunes aplicables a los pasajeros a los que se deniega el embarque de un vuelo regular con exceso de reserva>>.

aérea. No obstante, el Tribunal ha dejado claro que no se puede estimar que haya cancelación o retraso por el simple hecho de que las pantallas informativas consten tales indicaciones o de que el personal del transportista aéreo facilite estas mismas indicaciones. Igualmente, si los pasajeros han recuperado su equipaje o han obtenido nuevas tarjetas de embarque no constituye, como regla general, un factor decisivo sobre la cancelación [33].

3.3. Retraso

En tercer lugar, en relación y para comenzar a exponer lo relativo a la interpretación del TJUE sobre el retraso como circunstancia que genera derechos a los pasajeros, es importante mencionar la distinción entre cancelación y retraso. Pese a los intentos de distinguir entre un concepto u otro, se concluyó que, en la práctica, un vuelo se entendía cancelado si el número de vuelo cambiaba. Sin embargo, un vuelo puede experimentar un retraso de un día y recibir un número distinto para distinguirlo del vuelo con el mismo número del día siguiente. En conclusión, todavía no se ha hecho una interpretación clara para poder distinguir entre ambos y, en consecuencia, esto es una cuestión que no protege a los pasajeros ya que se puede considerar un vuelo continuamente retrasado sin calificarlo como <<cancelado>>, especialmente si consideramos las diferencias entre la compensación por cancelación y por retraso (en la hora de salida, a diferencia del retraso en la hora de llegada).

A continuación, se procede a explicar el concepto de retraso, cuyo ámbito de protección ha evolucionado y se ha ampliado gracias a la labor interpretadora del TJUE.

Partiendo de la noción reglamentaria, solo se protegía el retraso en la hora de salida conforme al artículo 6 -explicado en el apartado anterior-. Gracias a la interpretación del TJUE ligada a la finalidad protectora del Reglamento, se ha conseguido que un retraso en

³³ STJUE de 19 de noviembre de 2009, Asuntos acumulados, *Sturgeon y otros*, C-402/07 y C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, apartado 37 y 39. En el apartado 37 se interpreta que <<estas circunstancias no guardan relación con las características objetivas del vuelo en cuanto tal. Pueden deberse a errores de calificación, a factores propios del aeropuerto de que se trate o, incluso, venir exigidas por el tiempo de espera y la necesidad de que los pasajeros afectados pernocten en un hotel>>. En el apartado 39 se responde a la cuestión prejudicial de tal forma: <<los artículos 2, letra l (...) deben interpretarse en el sentido de que los vuelos que sufran retraso, con independencia del tiempo por el que se prolongue y aunque se trate de un gran retraso, no pueden tenerse por cancelados si se efectúan con arreglo a la programación inicialmente prevista por el transportista aéreo>>.

A mi juicio, no comparto esta interpretación, porque entonces nos encontraríamos con vuelos continuamente retrasados y que no se calificarían como cancelados. Creo que esta interpretación no cumple con los fines del Reglamento especialmente porque puede que el vuelo se efectuó conforme la programación prevista, pero con un retraso en la hora de salida incluso de un día o más.

la llegada de al menos tres horas genere los mismos derechos a compensación que una cancelación [³⁴].

3.4. Derecho a la información

En cuarto lugar, matizar dos ideas que ha garantizado la labor interpretadora del TJUE en relación con el derecho a la información.

Por un lado, se ha conseguido que el texto que debe exponerse conforme al artículo 14, se haga no solo físicamente en el mostrador sino también en los kioscos del aeropuerto y en línea. Además, si una compañía aérea facilita información parcial, engañosa o incorrecta a los pasajeros sobre sus derechos ya fuere a título individual o general, deberá considerarse infracción del Reglamento conforme al apartado 2 del artículo 15 en relación con el considerando nº 20. Asimismo, puede constituir una práctica empresarial desleal o engañosa de acuerdo a la Directiva 2005/29/CE relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores.

Por otro lado, se ha ampliado la obligación de proporcionar el texto impreso en el que se indican las normas en materia de compensación y asistencia, a los pasajeros afectados por un retraso de al menos tres horas en el destino final -siendo que antes solo se proporcionaba si sufrían un retraso de al menos dos horas respecto a la hora de salida prevista-.

3.5. Circunstancias extraordinarias

En último lugar, resaltar la interpretación consensuada del TJUE respecto a las circunstancias extraordinarias. Este ha sido uno de los aspectos que más se han planteado en las cuestiones prejudiciales. El artículo 5, apartado 3, regula las circunstancias extraordinarias como supuestos que exoneran al transportista de la compensación por cancelación o retraso siempre que se pruebe que esto se ha debido a dichas circunstancias y que no se podrían haberse evitado, aunque se hubieren adoptado todas medidas

³⁴ STJUE de 19 de noviembre de 2009, Asuntos acumulados, *Sturgeon y otros*, C-402/07 y C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, apartado 69. En dicho apartado se establece que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación y de que, por lo tanto, pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho Reglamento cuando soportan, en relación con el vuelo que sufre el retraso, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo.

STJUE de 4 de septiembre de 2014, *Germanwings*, C-452/13, ECLI:EU:C: 2014:2141, apartado 19. En este apartado se contempla que <<el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, cuando sufren un retraso importante, es decir de una duración igual o superior a tres horas, los pasajeros de los vuelos retrasados de ese modo, al igual que los pasajeros cuyo vuelo inicial ha sido cancelado (...) disponen de un derecho a compensación sobre la base del artículo 7 de dicho Reglamento, toda vez que también sufren una pérdida de tiempo irreversible>>

razonables. La interpretación del TJUE ha concluido que estas dos circunstancias deben darse simultáneamente.

Además, el TJUE enfatiza en el hecho de que las circunstancias extraordinarias son una excepción a la regla general y que, por consiguiente, conlleva una interpretación restrictiva. Se ha pronunciado sobre el hecho de que la existencia de una circunstancia tales como las expuestas en el considerando nº 14 no supone necesariamente la exención del transportista por el simple hecho de que acontezca, sino que merecerá una evaluación de cada caso concreto.

A modo de cierre, destacar una defensa reiterada y que ha servido para interpretar distintas cuestiones prejudiciales, que consiste en si los defectos técnicos deben interpretarse como circunstancia extraordinaria o no. Si bien, el TJUE ha dictaminado que para que así sea, deben concurrir dos condiciones: primero, que el suceso no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y segundo, que escape del control efectivo de este transportista debido a su naturaleza u origen. Ambas condiciones deberán interpretarse y evaluarse en cada caso individualizado.

4. Pronunciamientos recientes del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre el Reglamento 261/2004

4.1. Preliminar: la cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea: fundamento jurídico, objetivo, importancia

La cuestión prejudicial es un procedimiento mediante el cual un órgano jurisdiccional de un Estado miembro a la hora de resolver un caso concreto prevé que la norma aplicable no es conforme con el Derecho de la UE o tiene dudas sobre la manera en que debe interpretarse para que sea conforme con el Derecho de la UE. En ambos casos, el órgano jurisdiccional podrá plantear la cuestión prejudicial ante el TJUE para que se pronuncie sobre la validez o interpretación de la norma objeto de la cuestión.

El fundamento jurídico se contempla en los artículos 19, apartado 3, letra b, del TUE y 267 del TFUE [35]. Asimismo, hay que resaltar que es un procedimiento muy útil especialmente en los casos en que a un órgano jurisdiccional de un Estado miembro se le plantee una cuestión de interpretación novedosa y de interés general para la aplicación uniforme del Derecho de la UE, o cuando la jurisprudencia no haya resuelto de modo suficiente para resolver el caso concreto en el que se le plantee esta nueva situación.

Por último, en aras de resaltar la importancia de este fenómeno, hay que destacar que es un procedimiento que sirve para perfeccionar y garantizar una uniformidad en el Derecho de la UE, especialmente si tenemos en cuenta el gran número de conceptos jurídicos indeterminados que hay en los Reglamentos y la aplicabilidad directa de estos.

³⁵ DO C 83/13 1992 TRATADO DE LA UNIÓN EUROPEA. En el artículo 19.3.b) se regula que <<el TJUE se pronunciará, de conformidad con los Tratados: con carácter prejudicial, a petición de los órganos jurisdiccionales nacionales, sobre la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de los actos adoptados por las instituciones>>.

DO C 83/47 1992 TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA. El artículo 267 establece que <<el TJUE será competente para pronunciarse, con carácter prejudicial: a) sobre la interpretación de los Tratados; b) sobre la validez e interpretación de los actos adoptados por las instituciones, órganos u organismos de la Unión>>. A continuación, determina que <<cuando se plantee una cuestión de esta naturaleza ante un órgano jurisdiccional de uno de los Estados miembros, dicho órgano podrá pedir al Tribunal que se pronuncie sobre la misma, si estima necesaria una decisión al respecto para poder emitir su fallo. Cuando se plantee una cuestión de este tipo en un asunto pendiente ante un órgano jurisdiccional nacional, cuyas decisiones no sean susceptibles de ulterior recurso judicial de Derecho interno, dicho órgano estará obligado a someter la cuestión al Tribunal. Cuando se plantee una cuestión de este tipo en un asunto pendiente ante un órgano jurisdiccional nacional en relación con una persona privada de libertad, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se pronunciará con la mayor brevedad>>.

4.2. Interpretación jurisprudencial del Reglamento desde la comunicación de la Comisión Europea al Parlamento Europeo y al Consejo del 2016 hasta la actualidad

El objeto del presente epígrafe es el exponer las diferentes interpretaciones [³⁶] que ha realizado el TJUE sobre varios conceptos jurídicos indeterminados a los que recurre el Reglamento, especialmente, con la finalidad de corroborar si la interpretación del TJUE se ha hecho conforme a la finalidad tuitiva del Reglamento, que es la de proteger a los pasajeros e intentar reducir la gran cantidad de molestias y perjuicios que padecen.

Antes de entrar en el análisis jurisprudencial, hay que destacar que se ha realizado una búsqueda de los recursos, autos, conclusiones y sentencias que se han adoptado desde junio del 2016, es decir, desde la publicación de la Comunicación expuesta *supra*. Además, es una materia de gran novedad y de especial interés, lo que supone una gran complejidad debido a que constantemente se pone en práctica la eficacia del Reglamento y son muchas las interpretaciones que deben hacerse de este.

En síntesis, han sido unas 80 cuestiones prejudiciales las planteadas [desde dicha fecha] las que demuestran la complejidad e importancia del presente tema.

Pese al elevado número de cuestiones prejudiciales planteadas, se han resuelto alrededor de 45. A la par, cabe mencionar que los principales temas objeto de cuestión son los siguientes: por un lado, el concepto de *circunstancias extraordinarias* es el que más problemas plantea, así, son alrededor de 23 las cuestiones prejudiciales planteadas con esta finalidad; por otro lado, las cuestiones prejudiciales se reparten de forma equitativa entre los conceptos de *billete*, *transportista aéreo*, *vuelo*, *ámbito de aplicación* y *distancia del vuelo* [³⁷].

A continuación, se analizan los pronunciamientos seleccionados en atención a su especial relevancia respecto a los problemas que se enuncian arriba.

4.2.1. Ámbito de aplicación (STJUE 31 de mayo de 2018 <<Wegener>>)

En primer lugar, hay que destacar la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea [en adelante “STJUE”] de 31 de mayo de 2018 <<Wegener>> [³⁸]. Se trata de un contrato de transporte aéreo que se concreta en una única reserva con la finalidad de desplazarse desde Berlín [Alemania] hasta Agadir [Marruecos] y mediante una escala con

³⁶ En atención a la modalidad de trabajo escogida, el análisis jurisprudencial ha de limitarse a un número reducido de pronunciamientos, para lo que se han seleccionado cuatro sentencias. No obstante, en el Anexo se aportan las tablas de las sentencias que ha habido durante este periodo temporal con los criterios interpretativos del TJUE.

³⁷ Véase el Anexo, donde se recogen las fichas que resumen de las distintas cuestiones prejudiciales utilizadas para esta investigación.

³⁸ STJUE de 31 de mayo de 2018, *Wegener*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

cambio de aeronave en Casablanca [Marruecos]. El vuelo sufre un retraso en la llegada de cuatro horas causado por el segundo de los vuelos, es decir, la escala de Casablanca a Agadir [ciudades de Marruecos]. La compañía aérea se negó a compensar al pasajero por el retraso, justificándose en el ámbito de aplicación que regula el Reglamento en su artículo 3, apartado 1, letra a. Como se ha expuesto arriba, este precepto contempla que el Reglamento es de aplicación a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en territorio de algún Estado miembro. En este caso, sucede que el segundo de los vuelos tenía como puntos de partida y de llegada aeropuertos situados en un tercer Estado. El TJUE considera que hay que diferenciar si el vuelo ha tenido lugar íntegramente fuera de la Unión -significaría que no entraría en el ámbito de aplicación del Reglamento- o, por el contrario, si se considerara que transportes como el del asunto constituyen un conjunto único que tiene su punto de partida en un Estado miembro -en este caso, se aplicaría el Reglamento-.

Para responder a esta distinción, el TJUE reitera -como en otras ocasiones- que el retraso que provoca el derecho a compensación es el que se materializa a la llegada de los pasajeros a su destino final. El concepto de destino final se regula en el artículo 2, letra h), como aquel que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo que cojan los pasajeros de que se trate [³⁹].

Este punto es fundamental para resolver esta situación, porque considera que de la expresión <<último vuelo>> se deduce que debe entenderse que el concepto de <<vuelo de conexión directa>> supone la existencia de dos o más vuelos que forman un conjunto a los efectos del derecho a compensación del Reglamento [⁴⁰].

Por ello, debe entenderse que una operación de transporte como la del asunto en cuestión constituye un vuelo de conexión directa y, en consecuencia, el TJUE interpreta el artículo 2, letra h), relativo al destino final [⁴¹] en el sentido de que, aunque el segundo de los vuelos se hubiere realizado con una aeronave distinta que partía de un tercer país, hay que destacar que se realizó a través de una reserva única y que, por tanto, es un vuelo de conexión directa. Además, como el tribunal remitente plantea la cuestión alegando que el segundo de los vuelos se había realizado con una aeronave distinta de la del primer vuelo,

³⁹ *Ibidem*, apartados 16 y 17.

⁴⁰ *Ibidem*, apartado 18.

⁴¹ El artículo 2, letra h) del Reglamento determina que el destino final es aquel que <<figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada>>.

el TJUE responde que en el Reglamento no hay ninguna norma que obligue a que los vuelos que conforman un vuelo de conexión directa se realicen con la misma aeronave. Comparto dicha interpretación, teniendo en cuenta que el objetivo del Reglamento es proteger a los pasajeros y facilitar un acceso a la justicia de manera que el pasajero no se vea afectado por un limbo jurídico de tal índole. La interpretación de que el Reglamento es aplicable al transporte de pasajeros realizado conforme a una única reserva, a pesar de que entre la salida de un aeropuerto de un Estado miembro y la llegada a un aeropuerto de un tercer Estado incluya una escala programada fuera de la Unión Europea con cambio de aeronave, sería acorde a los considerandos, articulado y finalidad del Reglamento.

4.2.2. Billeto (STJUE de 12 de septiembre de 2018 <<Harms>>)

En segundo lugar, en lo que respecta a la cuestión del concepto de billete, el TJUE se pronunció el 12 de septiembre de 2018 en la sentencia <<Harms>> [42]. Los hechos versan sobre un contrato de transporte en el que la familia *Harms* compra en un sitio web denominado *Opodo* billetes para viajar de Hamburgo [Alemania] hasta Faro [Portugal], con escala en Barcelona [España]. *Opodo* les facturo 1108,88 euros, enviándoles una confirmación en la que se indicaba el importe, pero sin más precisiones. A su vez, *Opodo* envió a *Vueling Airlines* 1031,88 euros. Esta era la compañía que se encargaba del vuelo. El viaje no se desarrolló conforme a lo previsto, sino que la situación en que degenero debe asimilarse a su cancelación a efectos del Reglamento. La familia reclamaba a la compañía aérea la totalidad de lo pagado [1108.88 euros]. En respuesta, la compañía estaba de acuerdo en lo que respecta a los 1031.88 euros [precio de los billetes] pero no en el precio restante [es decir, los 77 euros] que era la comisión del intermediario.

El TJUE interpreta que en relación con el artículo 8, apartado 1, letra a, y la obligación de reembolsar el coste íntegro del billete al precio al que se compró. Para calcular el importe del reembolso, se debe incluir la diferencia entre la cantidad que abona el pasajero y la que recibe el transportista aéreo. Pese a ello, realiza la siguiente matización: dicha cantidad restante se incluirá si la comisión que percibe la parte intermediaria no se ha fijado a espaldas del transportista aéreo, teniendo en cuenta que el artículo 2, letra f, recoge que billete es <<todo documento que dé derecho al transporte [...], expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado>>. Esta interpretación la fundamenta en los objetivos del Reglamento, ya que considera que no solo está el de

⁴² STJUE de 12 de septiembre de 2018, *Harms y otros contra Vueling Airlines SA*, C-601/17, ECLI:EU:C:2018:702.

salvaguardar un elevado nivel de protección de los pasajeros sino también garantizar un equilibrio entre los intereses de los pasajeros y los transportistas aéreos [43].

Para justificarse, hace remisión al artículo 10, apartado 2, letras a) a c) del Reglamento, que regulan el reembolso parcial del <<precio del billete>>. Así que, hace una comparación difícil de entender entre este supuesto y el supuesto de reembolso parcial en caso de que el transportista aéreo acomode al pasajero en una plaza de clase inferior a la que pago el billete. Entiende que en estos casos el billete se debe calcular únicamente considerando los elementos de ese precio que sean inevitables, en el sentido de que sea necesario abonarlos para disfrutar a cambio de los servicios ofrecidos por el transportista aéreo. Es decir, a mí juicio, lo que quiere interpretar es que, en estos casos, se reembolsa la cantidad de dinero acorde a los servicios que se han dejado de prestar, y ello con la finalidad de que el pasajero que se sitúe en una clase inferior no pierda dinero y solo pague lo acorde al servicio prestado. En consecuencia, parece ser que mediante una interpretación analógica, el TJUE entiende que no puede considerarse que un elemento del precio del billete que se haya fijado a espaldas del transportista aéreo sea necesario para disfrutar de los servicios por este ofrecidos [44].

En esta interpretación, discrepo respecto a lo expuesto por el TJUE. Considero que, si los verdaderos fines del Reglamento es proteger a la parte débil, es decir, al consumidor tal y como se extrae de los considerandos del Reglamento [45], el transportista aéreo debería abonar el coste íntegro incluyendo la diferencia a pesar de que una parte intermediaria haya fijado dicha comisión a sus espaldas. Para ello, lo justifico con la razón de ser de que a una compañía aérea no le va a significar nada abonar este tipo de comisiones debido a su reducido importe -en este caso concreto 77 euros-. Asimismo, el artículo 13 del Reglamento contempla la posibilidad de que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, le reembolse. Aun así, aunque el intermediario haya fijado la comisión a espaldas del transportista, en el inciso anterior al mencionado del artículo 13, se regula que no podrá interpretarse que las disposiciones del Reglamento limitan el derecho a reclamar del transportista aéreo una compensación a cualquier otra persona.

⁴³ *Ibidem*, apartado 15. En este apartado hace remisión a la sentencia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros*, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 67)

⁴⁴ *Ibidem*, apartados 15 a 19. En el apartado 18 hace remisión a la Sentencia *Mennens* expuesta a continuación.

⁴⁵ Esta finalidad del Reglamento se desprende durante todos los considerandos, concretamente, el 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 17, 19, 20, 22, 23.

En resumen, estoy seguro de que le será más fácil el acceder a esta reclamación a la compañía aérea que al pasajero que siempre va a ser la parte más débil del contrato especialmente en estos supuestos en los que hay intermediarios.

4.2.3. Cambio de clase y precio del billete (STJUE de 22 de junio de 2016 <<Mennens>>)

En tercer lugar, la STJUE de 22 de junio de 2016 <<Mennens>> ^[46] trata el concepto de <<cambio de clase>> y de <<precio del billete>>.

De los hechos se extrae que el Sr. Mennens reservó, a modo unitario y global, un billete para un conjunto de vuelos [un total de cuatro] realizados por *Emirates*. Unos vuelos debían efectuarse en *primera clase* [concretamente dos] y los restantes [los otros dos] en clase *business*. Resulto que uno de los vuelos reservados en *primera clase* fue cambiado a *business*. El billete indicaba por separado la <<tarifa>> conjunta de los vuelos comprados [2371 euros], los <<impuestos y tasas>> correspondientes [100,92 euros] y el <<total>> de los conceptos [2471.92 euros], pero no individualizaba el precio de cada vuelo. El Sr. reclamó la suma de 1853,94 euros [es decir, el 75% del precio de su billete -impuestos y tasas incluidos-], en aplicación del artículo 10, apartado 2, letra c, del Reglamento. En respuesta, la compañía le reembolsó la suma de 376 euros considerando que en casos de que exista un billete único para un conjunto de vuelos, y que cuando el transportista solo hace cambio de clase en uno de los vuelos o trayectos parciales, el porcentaje del 75% se debe aplicar no al conjunto de los vuelos sino solo al vuelo afectado. Además, sostiene que se aplica solo al precio y, por tanto, sin tener en cuenta los impuestos y tasas.

Para resolver esta cuestión prejudicial, el TJUE hace uso de la interpretación del concepto de billete y de vuelo. En lo que respecta al primero, del artículo 2, letra f) del Reglamento se extrae que el billete del que el pasajero dispone le otorga el derecho a ser transportado en uno o más vuelos concretos y en la clase acordada para cada uno de ellos. Por otro lado, el concepto de <<vuelo>> no queda definido en el Reglamento sino que ha sido la jurisprudencia la que ha delimitado que un vuelo consiste en una operación de transporte aéreo y que, por lo tanto, constituye en cierto modo una <<unidad>> de este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario ^[47].

Por lo que, al considerar que cada uno de los vuelos constituye una unidad de transporte, cuando en un vuelo determinado el transportista ubique al pasajero en una plaza de clase

⁴⁶ STJUE de 22 de junio de 2016, *Mennens*, C-255/15, ECLI:EU:C:2016:472

⁴⁷ *Ibidem*, apartado 20.

inferior respecto a la que pago por el billete, el pasajero no está disfrutando en ese vuelo concreto del servicio acordado y que ha pagado. Pese a ello, este cambio a una clase inferior no influye en los servicios acordados para los demás vuelos que, en su caso, el billete le permita realizar al pasajero ^[48].

En síntesis, interpreta que en un viaje en el que hay un único billete referente a un conjunto de vuelos, el precio del billete a la hora de aplicar el porcentaje de reembolso del artículo 10, es el del precio concreto del vuelo en que tenga lugar el cambio de clase. Si bien, en este supuesto el billete se limitaba a mostrar un precio conjunto del transporte del pasajero, lo que supone que para calcular el reembolso habrá que dividir la distancia del vuelo afectado entre la distancia total del transporte con la finalidad de que el reembolso sea proporcional a la parte del transporte en la que el cambio de clase le provoco las molestias. También se pronuncia sobre si el precio del billete ha de incluir solamente la tarifa, o también, las tasas e impuestos. Finalmente, el TJUE considera que para determinar el reembolso se tomara el precio del vuelo, sin impuestos ni tasas, con la salvedad de que la exigibilidad o importe de dichos impuestos y tasas dependen de la clase para la que se compró el billete.

Respecto al comentario a esta interpretación, hay que mencionar que en la Comunicación ya se hacía mención *grosso modo* a esta cuestión. Es decir, se recopilaba que el TJUE había interpretado que a pesar de que se haya reservado en un único billete, el vuelo de ida y el de vuelta no podían ser considerados un vuelo único. Mediante una interpretación *a simili*, en el caso de un contrato formalizado a través de un billete que genera derechos al pasajero sobre varios vuelos, se ha de suponer que cada vuelo debe ser tratado de forma autónoma a efectos del Reglamento.

No obstante, sí que es cierto que el TJUE hace una interpretación del precio del billete distinta a la que se puede extraer de una interpretación literal del Reglamento. En el artículo 10 se visualiza que el porcentaje de la cantidad a reembolsar ha de ser del precio del billete. A su vez, el artículo 2, letra f, regula que el billete es <<todo documento válido que dé derecho al transporte>>. Es decir, si el TJUE interpreta que el precio a reembolsar no ha de ser el precio del billete total [*que deriva de la interpretación literal del Reglamento*] sino el precio del billete prorrateado en función de la distancia total y del vuelo en concreto afectado, quizás esté haciendo una reescritura del Reglamento más que una interpretación que es la labor que se le encomienda en virtud de los Tratados. A modo aclaratorio, lo que está queriendo decir es que el artículo 10 en lugar de hacer referencia

⁴⁸ *Ibidem*, apartado 24.

a precio del billete tal y como se define en el artículo 2 debería hacer referencia al precio del vuelo para poder distinguir el importe reembolsable de cada uno de los vuelos que componen el billete. Además, esta interpretación del TJUE tiene unos fines poco compatibles con la intención del Reglamento de proteger a los pasajeros. Pese a tal aclaración, comparto la interpretación del TJUE porque de no ser así el pasajero se vería favorecido sin justificación alguna. En consecuencia, los fines del Reglamento son proteger sus derechos, pero no enriquecerle de forma injusta.

Lo que no comparto es la idea de que el reembolso pertinente no deba incluir las tasas e impuestos que se pague por el contrato de transporte. El TJUE entiende que no se pueden incluir porque no son inherentes al vuelo afectado. Sin embargo, lógico es que unas tasas e impuestos que se cobran por viajar en un avión son inherentes al vuelo porque de no contratar cierto servicio no se pagarían en ningún momento. En consecuencia, a la par de la finalidad protectora del Reglamento, sería un hecho favorable hacia las compañías aéreas y a la inversa, una situación deplorable para los pasajeros que no verán reembolsado el precio incluyendo las tasas e impuestos que han pagado, cantidad que, de no volar, no hubieran abonado en ningún momento. Si bien, considero que deberían abonarse haciendo un prorrateo similar al que tiene lugar para calcular el reembolso.

4.2.5. Concepto de distancia (STJUE de 7 de septiembre de 2017 <<Bossen y otros>>)

En cuarto lugar, la STJUE de 7 de septiembre de 2017 <<Bossen y otros>> ^[49] versa sobre el concepto de distancia aplicable a efectos de calcular las compensaciones del artículo 7. De los hechos se observa que los demandantes reservan un vuelo para ir de Roma [Italia] a Hamburgo [Alemania], con una conexión en Bruselas [Bélgica]. El vuelo de Roma a Bruselas se retrasó (menos de tres horas), e impidió que pudieran llegar a tiempo al vuelo de conexión de Bruselas a Hamburgo. Por lo que, cogieron el siguiente vuelo de Bruselas a Hamburgo y llegaron con un retraso de tres horas y 50 minutos respecto a la hora de llegada inicialmente prevista. Los demandantes reclaman una indemnización de 400 euros por persona con fundamento en el artículo 7, apartado 1, letra a, considerando que el cálculo de la distancia debería incluir ambos tramos. La compañía aérea le abona una cantidad de 250 euros justificándose en que la distancia ha de ser la directa, es decir, la distancia tomada de Roma a Hamburgo.

A priori, el TJUE recuerda el hecho de que, aunque el artículo 5 relativo a las cancelaciones haga referencia al artículo 7 que regula el derecho a compensación, el

⁴⁹ STJUE de 7 de septiembre de 2017, *Bossen y otros*, C-559/16, ECLI:EU:C:2017:644.

artículo 6 referente a los retrasos no hace mención alguna a este. No obstante, el TJUE recuerda que los actos de la Unión se deben interpretar conforme al conjunto del derecho primario, incluido el principio de igualdad de trato, que exige que las situaciones comparables no reciban un trato diferente y que no se traten de manera idéntica situaciones distintas, a no ser que el trato esté justificado. Este razonamiento sirve para considerar que los pasajeros de los vuelos que se han retrasado tres horas o más puedan invocar el mismo derecho a compensación que los pasajeros cuyos vuelos han sido cancelados [⁵⁰]. Es decir, los pasajeros de estos dos tipos de situaciones han de ser tratados de forma idéntica no solo en lo que respecta al nacimiento del derecho a la compensación sino también en lo que respecta al importe de esta.

El TJUE interpreta que tanto el artículo 7 como el 5 prevén el derecho a compensación de los pasajeros, pero sin diferenciar en función de que alcancen su destino final mediante un vuelo directo o a través de vuelos de conexión.

Precisa que el carácter de molestia que protege la compensación del artículo 7 en relación con el artículo 5 radica en que, debido a una anulación *in extremis* de su vuelo, los pasajeros se ven prácticamente privados de la posibilidad de reorganizar libremente su desplazamiento. Por tanto, si se ven necesariamente obligados a alcanzar su destino final en un momento dado, no pueden evitar de ninguna manera la pérdida de tiempo inherente a la nueva situación porque no disponen de margen de maniobra alguno [⁵¹].

Esta justificación la utiliza para remarcar el verdadero significado de la molestia que se intenta proteger en el Reglamento. En relación, establece que visto el perjuicio o molestia que causa lo expuesto en el párrafo anterior, el que alcancen su destino final no mediante un vuelo directo, sino, en cambio, mediante un vuelo con conexiones que supondrá un aumento de la distancia recorrida no agrava por sí mismo la intensidad de la molestia respecto a los pasajeros de un vuelo directo. Es decir, simplemente se tiene que tener en cuenta el retraso de tres horas y cincuenta minutos, con independencia de la distancia recorrida en el vuelo con escala. Por lo tanto, la distancia a considerar ha de ser la que verse entre el lugar de primer despegue y el final, excluyendo los eventuales vuelos de conexión.

Parte de la doctrina, como Ricardo Pazos, considera que <<[...] en definitiva, no encuentro qué norma del Reglamento se estaría vulnerando, o contra qué aspecto de su espíritu se estaría atentando, si se calculase la distancia del viaje sumando las distancias

⁵⁰ *Ibidem*, apartados 18-21.

⁵¹ *Ibidem*, apartado 27.

de los diferentes vuelos a realizar. Dado que esta última respuesta es razonable, y más beneficiosa *a priori* para los pasajeros [...] creo que es la que debería haber prevalecido en respuesta del TJUE>> [52].

No comparto la postura doctrinal, pero si la jurisprudencial del TJUE, a pesar de que moralmente discrepe porque es una interpretación que no es acorde al principio *pro consumatore* que inspira o debería inspirar la protección que otorga el Reglamento.

Reitero lo expuesto por el TJUE, pero matizando cierta cuestión. Para justificarlo, lo fundamento en una interpretación literal y, en cierto modo, extensiva del Reglamento. El apartado 4 del artículo 7 establece que <<las distancias indicadas en los apartados 1 y 2 se calcularán en función del método de la ruta ortodrómica>>. Igualmente, el apartado 1 del mismo artículo fija que <<la distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación>>.

En relación con ambos preceptos, está claro que la distancia se debe tomar teniendo en cuenta el camino más corto existente desde un lugar a otro. Ahora bien, la complejidad radica en cuales son los lugares que tomamos de base y de destino. Según el Reglamento, se tomaría como base el lugar del último destino al que el pasajero llegará con retraso - en este caso, Hamburgo [Alemania]. Pero, hay cierta oscuridad en la interpretación de cuál es el punto de origen para calcular la distancia. No obstante, en relación al artículo 7, apartado 4, si se considera que el método para calcular la distancia debe ser el más corto, no habrá que tener en cuenta las conexiones y habría que tomar como punto el primer aeropuerto de origen que es el de Roma.

A modo de conclusión, la distancia debería tomarse conforme a la ruta ortodrómica desde el lugar en el que se genere la cancelación, denegación de embarque o retraso, con respecto al lugar de origen (en este caso porque en otros supuestos, puede ser que la cancelación sea en el lugar de origen y entonces haya que tomar la distancia conforme al lugar de destino). Con esta interpretación, se consigue cumplir con la literalidad del Reglamento, y equilibrar los intereses tanto de los consumidores como de las compañías aéreas, sin extralimitarnos respecto al pretexto de la norma.

⁵² PAZOS CASTRO, *La protección del consumidor...*, cit., página 139.

5. Conclusiones

Como se ha observado, son numerosas las cuestiones prejudiciales que se han planteado desde la aprobación del Reglamento hasta la actualidad. Muestra de ello, es la Comunicación mencionada, así como la propuesta de reforma del Reglamento [⁵³].

Ante tal complejidad debido a la inmensa cantidad de conceptos jurídicos indeterminados y a la situación en la que se aprobó el Reglamento, hay que resaltar que es fundamental desarrollar un equilibrio entre los intereses de las compañías y de los consumidores, sin que por ello se deba prevalecer los intereses de las compañías considerando que el pasajero es la parte débil de este tipo de contratos.

Es aquí donde juega un papel fundamental la labor interpretadora del TJUE, ya que, en la mayoría de las sentencias, intenta hacer valer los considerandos y la finalidad del Reglamento para esclarecer este tipo de lagunas jurídicas o ausencias normativas que generan cierta inseguridad jurídica, especialmente, a los pasajeros debido al desconocimiento de sus derechos y complejidad a la hora de reclamar.

Asimismo, se observa que, en algunas resoluciones, el TJUE hace interpretaciones que quizás no cumplan con el principio de *pro consumatore* y que, por consiguiente, no favorezcan a los pasajeros. A mi juicio, creo que, en la mayoría de estas ocasiones, el TJUE no lo hace con una intención de favorecer los intereses de las compañías, sino simplemente de ejercer su función que es la de interpretar las normas, en este caso, el Reglamento para garantizar cierta uniformidad. Lo que quiero decir, es que, si el TJUE hace una interpretación partiendo de una norma que, en cierto modo, protege más los intereses de las compañías aéreas frente a los de los pasajeros a pesar de su prepotente intencionalidad de ser lo contrario, el TJUE no puede hacer una interpretación diferente porque su papel no es crear nuevas normas sino interpretar en qué modo se deben aplicar las normas existentes.

Pese a esta conclusión, el papel de la jurisprudencia del TJUE es esencial, y esto se ha comprobado en circunstancias como la de extender la protección que el Reglamento otorga en los casos de cancelación y denegación de embarque a los retrasos, no solo en la

⁵³ Véase EUR-Lex: Derecho de la UE: PROPUESTA DEL REGLAMENTO del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n° 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y el Reglamento (CE) n° 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje.

hora de salida [*aun así, no del mismo modo que la protección que se otorgaba a las otras dos situaciones*] como se preveía, sino también en la hora de llegada.

Otra cuestión que invita a reflexionar es el hecho de que como una norma que se aprueba con la finalidad de reducir molestias y perjuicios a los pasajeros, permite hablar de denegación de embarque en casos de *overbooking*. Es decir, como se permite que, en una norma protectora de los pasajeros, se establezca que un transportista aéreo venda más billetes respecto a plazas de las que dispone, siendo que el perjudicado será el pasajero porque se le denegará el embarque.

Por otro lado, nos encontramos que muchas situaciones que generan derechos a favor de los pasajeros no se reclaman. Quizás, esto sea porque el pasajero no quiera verse entrometido en litigios para reclamar reducidas cuantías. De manera que, muchos de ellos no piensan en litigar sabiendo que quizás les cueste más la reclamación que la posible compensación a la que tienen derecho. Una posible solución, partiendo de la idea de que no hay simples soluciones a grandes problemas, sería incentivar los mecanismos de reclamación extrajudiciales. Sin embargo, claro está que es una cuestión compleja porque las propias compañías aéreas son las que tienen que ceder también a esta opción.

Resaltar que pese a que es un Reglamento cuyo ámbito de aplicación es extenso, la gran cantidad de cuestiones prejudiciales planteadas vienen de un mismo núcleo territorial. Así, desde la publicación de la Comunicación, alrededor de las 80 cuestiones prejudiciales planteadas, unas 60 han sido planteadas por tribunales alemanes. La razón de este hecho podría radicar en que en Alemania hay una concienciación más profunda sobre la importancia de esta norma protectora, o simplemente, porque los alemanes tienen un espíritu más reclamador respecto al resto de los Estados.

Hay que destacar que es una norma que se ha promulgado con una finalidad clara de proteger a los pasajeros y que, al analizarla y ponerla en práctica se ha demostrado -en gran medida y a modo encubierto- que protege en un porcentaje superior los intereses de las compañías. A pesar de la normativa protectora, han sido muchas las compañías que han utilizado diferentes cláusulas que se han ido declarando nulas por los Tribunales, y que aun así, se incluían en los contratos [⁵⁴].

⁵⁴ <https://www.ocu.org/consumo-familia/viajes-vacaciones/noticias/beuc-iata>. Consultado a fecha de 25/03/2019. Han sido objeto de nulidad las siguientes cláusulas: <<cláusula *no show*, que consiste en anular la vuelta por no presentarse en el vuelo de ida; la denegación del reembolso del billete en casos de fuerza mayor del pasajero tales como enfermedad o fallecimiento de familiares...; la exención de responsabilidad de la compañía en caso de incumplimiento de los horarios; incremento del precio una vez hecha la reserva; falta de transparencia, accesibilidad y claridad de los términos contractuales...>>

A modo de ejemplo tanto de este tipo de cláusulas como de las dificultades para reclamar, hay que resaltar una novedosa sentencia española en la que a fecha de 22 de abril de 2019, el Juzgado de lo Mercantil Número 1 de Las Palmas de Gran Canaria [⁵⁵] ha declarado nula e ineficaz una cláusula que establecía *Ryanair* en la que prohibía la cesión del derecho a reclamar del que disponen los pasajeros y, por tanto, evitaba toda posible reclamación que procediera de compañías especializadas en reclamaciones. No obstante, el juez ha anulado esa cláusula considerando que *Ryanair* <<obligaba a un consumidor medio a litigar o reclamar en países, idiomas, sistemas legales y judiciales desconocidos y lejanos a su lugar de residencia, asumiendo a su vez los importantes costes que ello provoca>>. Así, se ha reconocido legitimación activa de este tipo de compañías que facilitan al pasajero la reclamación frente a las compañías de los distintos países que están sujetas a distintas regulaciones, sistemas judiciales, idiomas, y que suponen importantes costes a título personal, material y temporal.

A modo de cierre de este trabajo, sería necesario crear o reformar el Reglamento sin dejar que las compañías aéreas ejerzan semejante presión como la que tuvo lugar a la hora de su aprobación. Debería quedar claro que la parte débil de este tipo de contratos son los pasajeros y que la finalidad de esta normativa debe ser protegerlos, ya que esto no supone la vulneración del principio de igualdad en detrimento de las compañías aéreas, especialmente, si se justifica en relación con el principio de equidad y el proverbio antiguo de <<tratar igual a los iguales y desigual a los desiguales [⁵⁶]>>.

⁵⁵ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil N° 1 de las Palmas de Gran Canaria. SJM GC 207/2019. ECLI:ES:JMGC:2019:207.

⁵⁶ Cita celebre que se podía apreciar incluso en el Siglo IV a.C, en autores como Aristóteles, concretamente, en su obra “*Ética a Nicómaco*”.

6. Bibliografía

CASANOVAS IBAÑEZ, O. “El transporte aéreo en la Unión Europea: de la liberalización a la protección de los consumidores”, Atelier LIBROS JURÍDICOS, 2017, Barcelona.

FUENTE DE INTERNET:

-“<https://www.fomento.gob.es/aereo>” (consultada en fecha de 13/03/2019)

-“https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/02/07/companias/1518018499_728862.html”

-“<https://www.ocu.org/consumo-familia/viajes-vacaciones/noticias/beuc-iata>”. Consultado a fecha de 25/03/2019.

-“https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf”.

Consultado a fecha de 23/03/2019.

-https://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/particulares/cancelac_retrazo/default.aspx.

Consultado a fecha de 23/03/2019.

LIBRO BLANCO: La política europea de transportes de cara al 2010 (12 de septiembre de 2001).

LYCZKOWSKA, K., “Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista” en *Revista CESCO de Derecho de Consumo* [revista electrónica], n. 2, 2012 [consultado 23/03/2019]. Disponible en: <http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>.

MÁRQUEZ LOBILLO, P., “*Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*”, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A, Madrid, 2013.

PAZOS CASTRO, C., *La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid).

VILLASEÑOR RODRÍGUEZ, I., y GÓMEZ GARCIA, J.A., “*Investigación y documentación jurídica (2ª EDICIÓN)*”, ejemplar adquirido por la Universidad de Zaragoza, DYKINSON

7. Normativa

BOE-A-2008-2595: Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

DO C 214/5 COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN: Directrices interpretativas del Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (15.6.2016).

DO C 364/1 2000 CARTA DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DE LA UNIÓN EUROPEA
DO C 83/47 1992 TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA. DO C 83/13 1992

DO C 83/13 1992 TRATADO DE LA UNIÓN EUROPEA

DO nº L 046 REGLAMENTO (CE) Nº 261/2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (24.02.2004).

DO nº L 036 REGLAMENTO (CEE) nº 295/91 del Consejo, de 4 febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular (08/02/1991).

PROPUESTA DEL REGLAMENTO del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y el Reglamento (CE) nº 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje

8. Jurisprudencia

STJUE de 17 de septiembre de 2015, *Van der Lans* Asunto C- 257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618.

STJUE de 12 de septiembre de 2018, *Harms y otros contra Vueling Airlines SA*, C-601/17, ECLI:EU:C:2018:702.

STJUE de 13 de octubre de 2011, *Sousa Rodríguez y otros*, C-83/10, ECLI:EU:C:2011:652.

STJUE de 19 de noviembre de 2009, Asuntos acumulados, *Sturgeon y otros*, C-402/07 y C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716,

STJUE de 22 de junio de 2016, *Mennens*, C-255/15, ECLI:EU:C:2016:472

STJUE de 31 de mayo de 2018, *Wegener*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

STJUE de 4 de octubre de 2012, *Finnair*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604,

STJUE de 4 de septiembre de 2014, *Germanwings*, C-452/13, ECLI:EU:C: 2014:2141

STJUE de 7 de septiembre de 2017, *Bossen y otros*, C-559/16, ECLI:EU:C:2017:644.

9. Anexos con tablas relativas a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

TABLAS DE SENTENCIAS

1.- STJUE de 22 de junio de 2016, *Mennens*

ÓRGANO	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TIPO DE PRONUNCIAMIENTO	Sentencia
FECHA	22 de junio de 2016
PONENTE	Sr. J. Malenovský
FUENTE (repertorio, boletín, base de datos; en su caso, enlace)	Curia: fuente de jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
NORMATIVA APLICADA	Artículo 2 letra f, el artículo 8, artículo 10, apartado 2. Reglamento 261/2004
HECHOS (relación sucinta-hechos relevantes)	<p>-Sr. Mennens reservó y compró, unitaria y globalmente, un billete para un conjunto de vuelos realizados por Emirates. Unos vuelos debían efectuarse en primera clase [dos] y otros en clase <i>business</i> [dos]. Finalmente, Emirates cambia el vuelo de uno de primera clase a clase <i>business</i>.</p> <p>-El billete indicaba por separado la “tarifa” conjunta de los vuelos comprados por el Sr. Mennens [por un importe de 2371], los “impuestos y tasas” correspondientes y el “total” de los conceptos (por un importe de 2471,92 euros), pero no individualizaba el precio de cada vuelo.</p> <p>-Por el cambio de clase entre Düsseldorf y Dubái el interesado solicitó el reembolso de la suma de 1853,94 euros, equivalentes al 75% del precio de su billete, impuestos y tasas incluidos, en aplicación del artículo 10, apartado 2, letra c) del Reglamento. En cambio, Emirates le reembolsó la suma de 376 euros.</p> <p>-La fundamentación de Emirates se basaba en que en los casos de que el billete sea único para un conjunto de vuelos, si el transportista hace el cambio en sólo uno de los vuelos o trayectos parciales, el porcentaje de reembolso [en teoría el 75%) no se aplicará al precio total del billete, sino al precio del vuelo o trayecto parcial afectado. Además, no solo eso, sino que sostiene que el porcentaje se aplica al precio solo y no al precio más impuestos y tasas.</p> <p>-La cuestión prejudicial es la siguiente:</p> <p>1-¿Se ha de interpretar en el sentido de que constituye un “billete” el documento que confiere al pasajero el derecho al transporte en el propio vuelo en el que se le cambió a una clase inferior, independientemente de si en ese documento constan, además, otros vuelos, como de conexión o de vuelta?</p> <p>2-Si es así, ¿se ha de interpretar que el precio del billete es el importe pagado por el pasajero por todos los vuelos que constan en el billete, aunque el cambio a una clase inferior sólo afectase a uno de los vuelos?</p> <p>3-¿Se ha de interpretar en el sentido de que el precio del billete es sólo el precio del vuelo, sin impuestos ni tasas?</p>
FUNDAMENTOS DE DERECHO (síntesis; decisorios; obiter dicta)	<p>Respecto a la primera y segunda cuestiones prejudiciales, el artículo 10, apartado 2, letras a) a c) establece que si se cambia a un pasajero a una plaza de clase inferior, se le deberá reembolsar una parte del precio del billete que se determinará, en particular, en función de la distancia de los vuelos de que se trate.</p> <p>Se relacionan los conceptos de billete y vuelo. En lo que respecta al billete, es el documento que confiere al pasajero el derecho a un transporte y puede referirse, según el caso, a uno o más vuelos. Cada uno de dichos vuelos, constituye una unidad de transporte. Por lo que, el cambio a una clase inferior</p>

	<p>en un vuelo, no influye en los servicios acordados para los demás vuelos que el billete le permita efectuar al pasajero.</p> <p>En resumen, solo servirá de base para el reembolso el precio del vuelo en el que el pasajero hubiera sido acomodado en una clase inferior y no el precio conjunto del transporte que el billete dé derecho a efectuar.</p> <p>Para ello, se habrá de tomar como base la parte del precio de dicho billete que resulte de dividir la distancia del vuelo afectado entre la distancia total del transporte al que el pasajero tenga derecho con la finalidad de que el reembolso sea proporcional a la parte de su transporte durante la que el cambio de clase le causó las molestias.</p> <p>Sobre la tercera cuestión prejudicial: entiende que para calcular el importe del reembolso que corresponda al pasajero no se tomarán en consideración elementos del precio del vuelo, como puedan ser los impuestos y tasas, que estén vinculados con el propio vuelo pero no sean inherentes al mismo. Esto lo justifica relacionando el fin del reembolso con la compensación de la molestia que le origina el cambio de clase, es decir, si las tasas y los impuestos no guardan relación alguna con la molestia causada no se incluirán en el concepto de reembolso y será cuestión del tribunal remitente su resolución.</p>
FALLO	<p>-El precio que se tomará para determinar el reembolso será el precio del vuelo en el que hubiera sido acomodado en una clase inferior, salvo que en el billete que le dé derecho al transporte en dicho vuelo no se indique ese precio, en cuyo caso se habrá de tomar como base la parte del precio de dicho billete que resulte de dividir la distancia de ese vuelo entre la distancia total del transporte al que el pasajero tenga derecho.</p> <p>-Para determinar el reembolso se tomará el precio de ese vuelo, sin los impuestos ni tasas indicadas en el billete, salvo que la exigibilidad o el importe de dichos impuestos y tasas dependan de la clase para la que se compró el billete.</p>
NOVEDAD/PUNTOS DE INTERÉS (nuevos criterios; cambio de criterios; reiteración de criterios)	<p>En esta sentencia, la novedad o puntos de interés que introduce el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son los siguientes:</p> <p>Por un lado, dictamina que el conjunto de vuelos a los que da derecho un billete único no supone que deban ser tratados como un único vuelo. No obstante, ya en la comunicación de la Comisión Europea del 2016 se enunciaba un concepto similar al definir el vuelo de ida y vuelta. Se entiende que un viaje compuesto por un vuelo de ida y otro de vuelta no puede considerarse vuelo único. El concepto de vuelo debe interpretarse como una operación de transporte aéreo, es decir, una <<unidad>> de transporte aéreo que fija su itinerario. En consecuencia, en el caso de un contrato formalizado a través de un billete que otorgue derechos al pasajero sobre varios vuelos, conlleva que cada vuelo sea tratado de forma separada a efectos del Reglamento.</p> <p>A la hora de calcular una cantidad del reembolso tal y como establece el artículo 10 del Reglamento hay que tomar de base la distancia recorrida. Así que, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea interpreta que para determinar el reembolso en los casos en que el billete que da derecho al transporte no indique el precio del vuelo concreto, hay que dividir la distancia de ese vuelo [el afectado en este supuesto por el cambio a una clase inferior] entre la distancia total del transporte al que el pasajero tenga derecho.</p> <p>Por otro lado, otro punto de interés en lo que respecta al reembolso es que deberá corresponder sólo al precio de ese vuelo y no se pueden incluir los impuestos ni las tasas que aparezcan en el billete. La fundamentación es que esas tasas e impuestos no son lo que ha causado la molestia al pasajero sino que la molestia ha sido causada por el cambio a la clase inferior. De otro modo, si el tribunal remitente entiende que la exigibilidad y el importe de los impuestos y las tasas dependen de la clase para la que compro el billete y ésta se ha cambiado, sí que se incluirían para determinar el reembolso.</p>

2.- Auto del TJUE de 5 de octubre de 2016, *Wunderlich*

ÓRGANO	Tribunal de Justicia (Sala Octava)
TIPO DE PRONUNCIAMIENTO	AUTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (SALA OCTAVA)
FECHA	5 OCTUBRE DE 2016
PONENTE	Sr. Svaby (Ponente), Presidente de la Sala, los Sres. M. Safjan y M. Vilaras, Jueces;
FUENTE (repertorio, boletín, base de datos; en su caso, enlace)	Curia europa (Celex)
NORMATIVA APLICADA	Art. 2. L) Reglamento 261/2004
HECHOS (relación sucinta – hechos relevantes)	<p>-Petición centrada entre un litigio entre la Sra. Ute Wunderlich (P=pasajera) y Bulgarian Air Charter Limited (T), transportista aéreo, respecto a la negativa de éste a indemnizarla pese a que su vuelo fue objeto de una escala imprevista antes de llegar a su destino final.</p> <p>-La Sra. P reservó con Y un vuelo con salida de Burgas (Bulgaria) y destino en Dresde (Alemania) cuyo despegue estaba previsto el 13 de septiembre de 2014 a las 11.40 y aterrizaje estaba previsto para el mismo día a las 13 h. El aparato que operaba el vuelo despegó el día y hora previstas. Sin embargo, llevó a cabo una escala imprevista en Praga (República Checa) antes de aterrizar finalmente en Dresde a las 15.20 con un retraso de dos horas y veinte minutos. La Sra. P presenta demanda con el fin de obtener el pago de la compensación de 250 euros prevista, en caso de cancelación de un vuelo, en los artículos 5 y 7 Reglamento.</p> <p>-El Tribunal Civil y Penal de Dresde decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial: <i>¿Constituye una cancelación de un vuelo a efectos del art. 2, letra l) del Reglamento n°261/2004 el hecho de que el vuelo previsto despegase en hora y aterrizase en el lugar de destino previsto con un retraso no superior a tres horas, habiendo tenido lugar, no obstante, una escala no programada?</i></p>
FUNDAMENTO DE DERECHO (síntesis; decisorios; <i>obiter dicta</i>)	<p>Cuando una cuestión prejudicial sea idéntica a otra sobre la que el Tribunal de Justicia ya haya resuelto, es decir, cuando la respuesta a tal cuestión pueda deducirse claramente de la jurisprudencia o cuando la respuesta a la cuestión no suscite ninguna duda razonable, el TJUE podrá decidir mediante auto motivado.</p> <p>El objeto es decidir si el art. 2 letra l) debe interpretarse en el sentido de que un vuelo cuyos lugares de salida y destino correspondían a la programación prevista, pero que ha dado lugar a una escala no programada, debe considerarse cancelado.</p> <p>Con carácter preliminar, procede recordar que el artículo 2, letra l) define la cancelación como la no realización de un vuelo no programada y en el que había reservada al menos una plaza.</p> <p>El TJUE ha precisado que es posible en principio constatar una cancelación cuando se abandone la programación del vuelo inicial y sus pasajeros se unan a</p>

	<p>los de otro vuelo también programado, con independencia del vuelo para el que los pasajeros transferidos hubieran efectuado su reserva (Sentencia Sousa Rodríguez y otros). Sin embargo, un vuelo como el controvertido en el litigio principal, cuyos lugares de salida y destino coincidan con la programación prevista y que por tanto no ha dado lugar en modo alguno al traslado de los pasajeros a otro vuelo debido a la desprogramación del vuelo que éstos habían reservado, no puede ser considerado como no efectuado a los efectos del artículo 2, letra l) .</p> <p>El hecho de que el vuelo haya dado lugar a una escala no programada no puede desvirtuar esta conclusión y, por tanto, permitir que dicho vuelo se considere cancelado.</p> <p>Asimilar un vuelo que llega a su destino final previsto tras una escala no programada con un vuelo cancelado e imponer, por tanto, al transportista aéreo el pago a los pasajeros de ese vuelo de la compensación prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c) y en el artículo 7 del Reglamento no sería conforme ni a la finalidad del Reglamento ni al principio de igualdad.</p> <p>El hecho de que un vuelo dé lugar a una escala no programada no constituye en absoluto una situación que, como tal, ocasione a los pasajeros graves trastornos y molestias como los que resultan de una denegación de embarque, de una cancelación o de un retraso importante, para las que el Reglamento tal como lo interpreta el TJUE, prevé la compensación.</p> <p>Estos graves trastornos y molestias solo aparecen si dicha escala lleva a la aeronave que efectúa el vuelo a alcanzar su destino final con un retraso igual o superior a tres horas respecto a la hora prevista de llegada, situación ésta que, en principio, da derecho al pasajero a la indemnización prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), y en el artículo 7 del Reglamento, tal como los interpreta el TJUE.</p> <p>Asimilar un vuelo que llega a su destino final previsto tras una escala no programada a un vuelo cancelado llevaría a reconocer el derecho a una compensación a un pasajero que haya sufrido, debido a esta escala no programada, un retraso en la llegada inferior a tres horas cuando incluso un pasajero que hubiera sufrido un retraso idéntico por otra razón no tendría derecho a recibir la compensación prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c) y el artículo 7 del Reglamento, tal como los interpreta el TJUE y sería contrario al principio de igualdad.</p>
FALLO	<p>Declara que el artículo 2 letra l) del Reglamento debe interpretarse en el sentido de que un vuelo cuyos lugares de salida y destino se ajustaron a la programación prevista, pero que ha dado lugar a una escala no programada, no puede considerarse cancelado.</p>
NOVEDAD/PUNTOS DE INTERÉS (nuevos criterios; cambio de criterios; reiteración de criterios)	<p>Delimita el concepto de cancelación en los supuestos en los que el vuelo tiene lugar en un lugar y momento de salida y destino idénticos pero en los que hay una escala no programada, es decir, el pasajero debe trasladarse de una aeronave a otra haciendo parada. Además, la Comunicación de la Comisión de 2016 recoge que la cancelación se produce cuando se abandona la programación del vuelo original y los pasajeros de ese vuelo se suman a los pasajeros de otro vuelo igualmente programado, pero de forma independiente del vuelo original. Esta cancelación no exige una decisión expresa de cancelación por parte de la compañía aérea.</p>

3.- Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pesca

ÓRGANO	Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Tercera)
TIPO DE PRONUNCIAMIENTO	Sentencia
FECHA	4 de mayo de 2017
PONENTE	D. Sváby
FUENTE (repertorio, boletín, base de datos; en su caso, enlace)	Curia (base de jurisprudencia TJUE)
NORMATIVA APLICADA	Reglamento nº261/2004 (artículo 5, apartado 3)
HECHOS (relación sucinta-hechos relevantes)	<p>-Los demandantes en el litigio principal realizaron una reserva con Travel Service para un vuelo con salida de Burgas (Bulgaria) y llegada a Ostrava (República Checa).</p> <p>-El vuelo tuvo lugar con un retraso de 5h y 20 minutos en la llegada. Dentro de la secuencia planeada de los vuelos siguientes: Praga-Burgas-Brno (República Checa)-Burgas-Ostrava.</p> <p>-Durante el vuelo de Praga a Burgas, se detecta una avería técnica de una válvula. Reparación que requiere 1 hora y 45 minutos.</p> <p>-Según Travel Service, durante el aterrizaje del vuelo de Burgas a Brno, la aeronave colisionó con un ave, por lo que se procedió a un control de la aeronave en el que no se detectó daño alguno. Travel Service verificó el punto donde se había producido el impacto, anteriormente limpiado, y no encontró desperfectos en los motores o en otras partes de la aeronave.</p> <p>-La aeronave voló a continuación de Brno a Burgas y después de Burgas a Ostrava, vuelo que tomaron los demandantes.</p> <p>-Los demandantes interponen demanda contra el Tribunal de Distrito de Praga 6, República Checa y reclaman unos 250 euros con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra a) del Reglamento nº261/2004. Estima su demanda por considerar que las circunstancias del caso no podían ser como circunstancias extraordinarias, toda vez que la elección del procedimiento que debía seguirse para la reanudación de la actividad de un aparato tras una incidencia de tipo técnico, como una colisión con un ave correspondía a Travel Service. Añadió que no había demostrado que hubiera hecho todo lo posible para evitar el retraso del vuelo.</p> <p>-Travel Service recurre esa resolución. El Tribunal Municipal de Praga, República Checa, desestima ese recurso.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Cuestiones prejudiciales siguientes:</u> <ol style="list-style-type: none"> 1.-La colisión entre aeronave y ave debe considerarse “acontecimiento” o “circunstancia extraordinaria” o ninguna de ambas. 2.-Si es circunstancia extraordinaria. <i>¿Son medidas razonables que el transportista debe adoptar los sistemas preventivos de control establecidos, en las proximidades de los aeropuertos (dispositivos acústicos para asustar aves, eliminación de zonas en las que se reúnen las aves...)?</i> 3.-Si la colisión constituye acontecimiento. <i>¿Cabe considerar también un suceso y cabe considerar que constituyen circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 14 del Reglamento el conjunto de medidas técnicas y administrativas que un transportista aéreo debe adoptar tras la colisión, que, sin embargo, no ha producido daños en la aeronave?</i> 4.-Si estas medidas se consideran circunstancias extraordinarias <i>¿puede exigirse al transportista aéreo, como medidas razonables, que al planificar los vuelos tenga en cuenta el riesgo de que sea preciso adoptar tales medidas técnicas y administrativas en caso de colisión entre una aeronave y un ave y que prevea esa circunstancia en los horarios de vuelo?</i> 5.-Como debe valorarse la obligación de pagar compensación fijada en el artículo 7, cuando el retraso es provocado, no solo por las medidas administrativas y técnicas adoptadas tras la colisión sino también, por la

	<p>reparación de un problema técnico que no está relacionado con dicha colisión.</p>
FUNDAMENTOS DE DERECHO (síntesis; decisorios; obiter dicta)	<p><u>Primera cuestión prejudicial:</u></p> <p>-TJUE estima que pueden calificarse de circunstancias extraordinarias los acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen al control efectivo de éste.</p> <p>-La colisión entre una aeronave y un ave y el eventual daño provocado por la misma no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapan a su control efectivo.</p> <p>-Debe ser calificada como circunstancia extraordinaria.</p> <p><u>Segunda cuestión prejudicial:</u></p> <p>-Debe interpretarse en el sentido de que las medidas razonables que un transportista aéreo está obligado a tomar para reducir e incluso prevenir los riesgos de colisión con un ave y poder así quedar exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 Reglamento, incluyen el recurso a medidas de control preventivo de la existencia de dichas aves, siempre que, en particular desde el punto de vista técnico y administrativo, sea posible efectivamente para ese transportista aéreo adoptar tales medidas, que esas medidas no le impongan sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa y que dicho transportista haya acreditado que se tomaron efectivamente las citadas medidas en relación con el vuelo afectado por la colisión con un ave, requisitos de cuyo cumplimiento debe asegurarse el órgano jurisdiccional remitente.</p> <p><u>Tercera cuestión prejudicial:</u></p> <p>-Es preciso señalar que corresponde al transportista aéreo, adoptar las medidas adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o el material y los medios financieros de que disponga, para evitar, en la medida de lo posible, la cancelación o un gran retraso de sus vuelos.</p> <p>-Pero, no puede considerarse que cuando ya se ha efectuado un control tras la colisión por un experto autorizado, un segundo control que conduce a un retraso igual o superior a 3 horas a la llegada del vuelo afectado constituya una medida adaptable a la situación.</p> <p><u>Cuarta cuestión prejudicial:</u></p> <p>Es el órgano jurisdiccional nacional el único competente para definir el objeto de las cuestiones que desea plantear al TJUE, éste puede negarse a pronunciarse sobre una cuestión, en particular, cuando el problema que se le plantea es de naturaleza puramente hipotética o también cuando el TJUE no dispone de los elementos de hecho necesarios para responder eficazmente a las cuestiones planteadas. No procede responder a esta cuestión.</p> <p><u>Quinta cuestión prejudicial:</u></p> <p>-En el supuesto de que el retraso igual o superior a 3 h a la llegada tiene su origen no solo en la circunstancia extraordinaria sino también por otra causa, incumbe al juez nacional determinar si, en relación con la parte del retraso que se alega causa extraordinaria, el transportista ha aportado la prueba de que esa parte del retraso se debió a circunstancia extraordinaria que no podría haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, y que dicho transportista tomó todas las medidas razonables para evitar sus consecuencias. En caso de respuesta afirmativa, corresponde a ese juez descontar del tiempo total de retraso a la llegada de ese vuelo el retraso imputable a esa circunstancia extraordinaria.</p> <p>-Pero si esa circunstancia no fue objeto de medidas conformes (lo que sucede en este supuesto), el transportista aéreo no puede invocar esa circunstancia y descontar así del tiempo total de retraso a la llegada del vuelo de que se trata, el retraso imputable a esa circunstancia extraordinaria.</p>
FALLO	<p>1.-La colisión entre una aeronave y un ave que suponga un retraso igual o superior a 3 horas a la llegada es una circunstancia extraordinaria.</p>

	<p>2.-La cancelación o gran retraso de un vuelo no se debe a circunstancias extraordinarias, cuando esa cancelación o ese retraso resulta del recurso por parte de un transportista aéreo a un experto de su elección para efectuar las comprobaciones de seguridad que una colisión con un ave requiere, una vez que tales comprobaciones han sido ya efectuadas por un experto autorizado conforme a la normativa aplicable.</p> <p>3.-Las medidas razonables que un transportista aéreo está obligado a tomar para reducir e incluso prevenir los riesgos de colisión con un ave y poder así quedar exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 incluyen el recurso a medidas de control preventivo de la existencia de dichas aves, siempre que, en particular desde un punto de vista técnico y administrativo, sea posible efectivamente para ese transportista aéreo adoptar tales medidas, siempre que no le impongan sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa y que dicho transportista haya acreditado que se tomaron efectivamente las citadas medidas en relación con el vuelo afectado por la colisión con un ave, requisitos de cuyo cumplimiento debe asegurarse el órgano jurisdiccional remitente.</p> <p>4.-En caso de un retraso de vuelo igual o superior a tres horas a la llegada que tenga su origen no sólo en una circunstancia extraordinaria que no podría haberse evitado incluso adoptando medidas adaptadas a la situación y que fue objeto, por parte del transportista aéreo, de todas las medidas razonables para evitar sus consecuencias, sino también en otra circunstancia no comprendida, el retraso imputable a esa primera circunstancia debe descontarse del tiempo total de retraso a la llegada del vuelo afectado para apreciar si el retraso a la llegada de ese vuelo es objeto de compensación.</p>
NOVEDAD/PUNTOS DE INTERÉS (nuevos criterios; cambio de criterios; reiteración de criterios)	<p>-La cuestión prejudicial se centra en interpretar el artículo 5.3 del Reglamento 261/2004, calificando como circunstancia extraordinaria la colisión entre una aeronave y un ave.</p> <p>-Introduce un supuesto en el que no será circunstancia extraordinaria y es cuando la cancelación o gran retraso de un vuelo resulta del recurso por parte de un transportista aéreo a un experto de su elección para efectuar las comprobaciones de seguridad que una colisión con un ave requiere, una vez que estas han sido ya efectuadas por un experto autorizado conforme a la normativa aplicable.</p> <p>-El TJUE declara que las medidas razonables que un transportista aéreo está obligado a tomar para reducir e incluso prevenir los riesgos de colisión con un ave y poder así quedar exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del citado Reglamento, incluyen el recurso a medidas de control preventivo de la existencia de las aves, siempre que, desde un punto de vista técnico y administrativo, sea posible para el transportista aéreo adoptarlas, y no le impongan sacrificios insoportables para su empresa y haya acreditado que se tomaron efectivamente las citadas medidas en relación con el vuelo afectado por la colisión con un ave.</p> <p>-Por último, establece que en el caso de compensación por una cancelación o gran retraso generado no sólo por una circunstancia extraordinaria –que debe ser objeto por parte del transportista aéreo, de todas medidas razonables para evitar sus consecuencias- sino también por otra distinta, el retraso imputable a esa primera circunstancia debe descontarse del tiempo total de retraso a la llegada del vuelo afectado para apreciar si el retraso a la llegada de ese vuelo debe ser objeto de compensación conforme al artículo 7 del Reglamento.</p>

4.- Sentencia del TJUE de 11 de mayo del 2017, *Krijnsman*

ÓRGANO	Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava)
TIPO DE PRONUNCIAMIENTO	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava)
FECHA	11 de mayo de 2017
PONENTE	Integrado por el Sr. M. Vilaras, Presidente de Sala y los Sres. J. Malenovský y D. Sváby (Ponente), jueces;
FUENTE (repertorio, boletín, base de datos; en su caso, enlace)	Curia; base de datos del TJUE.
NORMATIVA APLICADA	Reglamento nº261/2004, interpretación del artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento nº261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos.
HECHOS (relación sucinta-hechos relevantes)	<p>-Petición de decisión prejudicial presentada en el contexto de un litigio entre el Sr. Krijgsman y SLM, transportista aéreo, en relación con la negativa de éste a pagar una compensación por la cancelación de su vuelo.</p> <p>-El Sr Krijgsman reserva a través de internet (<i>página web</i>) un vuelo de ida y vuelta desde Amsterdam (Países Bajos) a Paramaribo (Surinam), que sería efectuado por SLM.</p> <p>-La hora de salida del vuelo de ida estaba prevista para el <u>14 de noviembre de 2014</u>, a las 15.15 h. SLM informa al sitio Gate 1 de que el vuelo se había cancelado el 9 de octubre de 2014 (1 mes antes).</p> <p>-A <u>4 de noviembre</u> de 2014, el Sr Krijgsman recibe un correo electrónico en el que se le comunicaba que su vuelo de ida se había cambiado para el 15 de noviembre de 2014 a las 15.15h.</p> <p>-El 20 de diciembre de 2014, el Sr Krijgsman solicita a SLM una compensación por ese motivo, solicitud que SLM rechaza, el 5 de marzo de 2015, aduciendo que la información sobre la modificación de la fecha de salida había sido transmitida al sitio Gate 1 el 9 de octubre de 2014.</p> <p>-El 12 de junio de 2015, sitio Gate 1 informa de que no asumía responsabilidad alguna por el daño cuya reparación reclamaba el Sr. Krijgsman.</p> <p>-Fundamentos: se limitaba a celebrar contratos entre pasajeros y transportistas aéreos. Por consiguiente, no era responsable de los cambios de horarios efectuados por esos transportistas, y por último, que la responsabilidad de informar a los pasajeros incumbía al transportista aéreo en cuestión, al que se transmitía, en el expediente de reserva, el correo electrónico de cada pasajero.</p> <p>-Este mismo día (12 de junio del 2015), el Sr Krijgsman reclama otra vez a SLM el pago de 600 euros (a tanto alzado) que figura en el art. 7, apartado 1, letra c) Reglamento 2004. Reclamación rechazada el 3 de septiembre del 2015.</p> <p>-El pasajero interpone recurso ante el Tribunal de 1ª Instancia de Noord-Nederland (Países Bajos) para que SLM fuera condenada por sentencia inmediatamente ejecutoria al pago de dicha cantidad.</p> <p>-SLM se opone a tal demanda. Alega que el Sr Krijgsman celebra un contrato con una agencia de viajes. Subraya que todas agencias de viajes que comercializan sus billetes, incluida ésta, habían sido informadas de la cancelación del vuelo previsto para el 14 de noviembre de 2014. Señala que es práctica habitual que los transportistas aéreos informen de sus vuelos a las agencias de viajes que han celebrado el contrato de viaje y de transporte en nombre de los pasajeros, y que esas agencias deben a su vez pasar esta información a esos pasajeros. Según SLM procede considerar que teniendo en cuenta que la información se había facilitado al sitio Gate 1 el 9 de octubre de 2014, el S Krijgsman fue informado de la</p>

	<p>cancelación de su vuelo con más de 2 semanas antes de la hora de la salida prevista.</p> <p>-El órgano jurisdiccional remitente estima que el Reglamento 2004 no especifica las modalidades según las cuales el transportista aéreo debe informar a los pasajeros de la cancelación de su vuelo en el supuesto de que se haya celebrado un contrato de transporte a través de una agencia de viajes o un sitio de internet</p> <p>-La cuestión prejudicial es la siguiente: <i>¿Qué requisitos (formales y materiales) deben reunirse para que dé cumplimiento a la obligación de información establecida en el artículo 5, apartado 1, letra c) del reglamento cuando el contrato de transporte se ha celebrado a través de una agencia de viajes o la reserva se ha hecho a través de un sitio de internet?</i></p>
FUNDAMENTOS DE DERECHO (síntesis; decisorios; obiter dicta)	<p>El artículo 5 (apartado 1, letra c) dispone que en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a no ser que se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación respecto a la hora de salida prevista.</p> <p>La carga de la prueba de haber informado a los pasajeros de la cancelación del vuelo en cuestión, así como del momento en que se les ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Según jurisprudencia reiterada, para la interpretación de una disposición de derecho de la unión procede tener en cuenta no solo el tenor de ésta, sino también su contexto y objetivos que pretende alcanzar la normativa de que forma parte.</p> <p>El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a pagar la compensación establecida en dichas disposiciones si no consigue probar que el pasajero de que se trate ha sido informado de la cancelación de su vuelo con más de dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista</p> <p>Lo que confirma el TJUE es que esta interpretación (ya extraída en la comunicación de la Comisión) no solo es válida cuando el contrato de transporte ha concluido directamente entre pasajero en cuestión y el transportista aéreo, sino también cuando ese contrato se ha celebrado por intermediación de un tercero como, en el asunto principal, que es una agencia de viajes operativa en internet.</p> <p>El art. 3, apartado 5, y los considerandos 7 y 12 fijan que solo el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, o que se proponga efectuarlo, está obligado a abonar una compensación a los pasajeros si no se cumplen las obligaciones del reglamento, incluida la obligación de información del art. 5. apartado 1. letra c)</p> <p>Es más, solo esta interpretación permite alcanzar el objetivo del artículo 1 de asegurar un elevado nivel de protección de los pasajeros, ofreciendo al pasajero cuyo vuelo haya sido reservado a través de un tercero, antes de ser cancelado, la garantía de que sea capaz de identificar al deudor de la compensación prevista en los art. 5, apartado 1, letra c) y 7.</p> <p>No obstante, no se limita en ningún modo el derecho que en su caso corresponda al transportista aéreo de conseguir un reembolso por parte de la agencia.</p>
FALLO	<p>El TJUE declara que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a abonar la compensación establecida en estas disposiciones en caso de que se cancele un vuelo sin que el pasajero haya sido informado de ello con al menos dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, incluso cuando el transportista informe de esta cancelación, al menos dos semanas antes de tal hora, a la agencia de viajes a través de la cual se había concluido el contrato de transporte con el pasajero en cuestión, pero esta agencia no informó al pasajero dentro del plazo antes mencionado.</p>

NOVEDAD/PUNTOS DE INTERÉS (nuevos criterios; cambio de criterios; reiteración de criterios)	Reitera que es el transportista aéreo el obligado a abonar la compensación del art. 5. apartado 1 letra c) y 7 en los casos en que se cancele un vuelo sin que el pasajero haya sido informado de ello con al menos dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, incluso cuando el transportista informa de esta cancelación, al menos dos semanas antes de la hora, a la agencia de viajes a través de la cual se había concluido el contrato de transporte con el pasajero en cuestión pero esta agencia no informó a dicho pasajero dentro del plazo antes mencionado.
--	---

5.- STJUE de 7 de septiembre de 2017, *Bossen y otros*

ÓRGANO	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TIPO DE PRONUNCIAMIENTO	Sentencia (petición de decisión prejudicial planteada, por el Tribunal Civil y Penal de Hamburgo, Alemania)
FECHA	7 de septiembre de 2017
PONENTE	Sres. J. Malenovský (Ponente)
FUENTE (repertorio, boletín, base de datos; en su caso, enlace)	Curia (base de datos del TJUE)
NORMATIVA APLICADA	Artículo 2, letra h); 5, apartado 1, letra c); 6; 7 Reglamento 261/2004
HECHOS (relación sucinta-hechos relevantes)	<p>-Las demandantes reservan un vuelo con Brussels Airlines para ir de Roma (Italia) a Hamburgo (Alemania), con una conexión en Bruselas (Bélgica).</p> <p>-El vuelo con salida en Roma y cuyo destino era Bruselas debía despegar a las 10.25 h y aterrizar a las 12.40 h; el vuelo con salida en Bruselas y destino Hamburgo debía despegar a las 13.35h y aterrizar a las 14.45 h.</p> <p>-El vuelo con salida en Roma y cuyo destino era Bruselas sufre un retraso y el avión aterriza en Bruselas a las 13.22h y las demandantes no pueden llegar a tiempo al vuelo de conexión.</p> <p>-Son trasladadas en el siguiente vuelo que llegó sobre las 18.35h, es decir, con un retraso de 3 h y 50 minutos.</p> <p>-Interponen un recurso con el fin de ser indemnizadas con el importe de 400 euros cada una de ellas (art. 7, apartado 1 Reglamento). Brussels Airlines ha abonado ya 250 euros.</p> <p>-Los demandantes solicitan una cantidad adicional de 150 euros cada uno, dado que, según ellas, el cálculo de la distancia debería incluir los dos tramos de vuelo y ser superior así a 1500 km y no solo la distancia directa de Roma a Hamburgo.</p> <p><i>-¿Debe interpretarse el artículo 7, apartado 1, párrafo segundo, en el sentido de que el concepto de “distancia” sólo se refiere a la distancia directa entre el lugar de despegue y el último destino, calculada según el método de la ruta ortodrómica, con independencia del trayecto de vuelo efectivamente recorrido?</i></p>
FUNDAMENTOS DE DERECHO (síntesis; decisivos; obiter dicta)	<p>-Las demandantes sufren un retraso que les da derecho a recibir una compensación. No obstante, aunque el artículo 6 no lo regule, el TJUE ha dictado que con fundamento en el principio de igualdad [que exige que las situaciones comparables no reciban un trato diferente y que no se traten de manera idéntica situaciones distintas, a no ser que esté justificado], el retraso de tres o más horas supone una molestia similar a los vuelos que han sido cancelados y han obtenido un recorrido alternativo, por lo tanto, procede compensación.</p> <p>-Deben poder invocar el mismo derecho a compensación que los pasajeros cuyos vuelos han sido cancelados y han obtenido un recorrido alternativo en condiciones.</p>

	<p>-Prevé el derecho a compensación de los pasajeros sin diferenciar en función de que alcancen su destino final mediante un vuelo directo o mediante vuelos de conexión. Lo mismo ha de aplicarse en lo que respecta al cálculo del importe de dicha compensación.</p> <p>-Debe considerarse que las distintas escalas del importe de la compensación reflejan las diferencias en la intensidad de las molestias que sufren los pasajeros. La molestia que causa la compensación se justifica en que la anulación <i>in extremis</i> de su vuelo, les provoca una privación de la posibilidad de reorganizar libremente su desplazamiento.</p> <p>-Teniendo en cuenta este carácter de molestia, el hecho de que ciertos pasajeros, alcancen su destino final no mediante un vuelo directo, sino mediante un vuelo con conexiones, no agrava por sí mismo la intensidad de dicha molestia respecto a los del vuelo directo.</p> <p>-Por tanto el importe que procede tomar en consideración es el de la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, excluyendo los eventuales vuelos de conexión.</p>
FALLO	<p>Distancia: únicamente se refiere a la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, que deberá calcularse según el método de la ruta ortodrómica, con independencia del trayecto de vuelo efectivamente recorrido.</p>
NOVEDAD/PUNTOS DE INTERÉS (nuevos criterios; cambio de criterios; reiteración de criterios)	<p>Teniendo en cuenta el criterio del artículo 7.1 para determinar la distancia que servirá para delimitar el importe exacto de la compensación, la sentencia que resuelve sobre el objeto de la cuestión prejudicial delimita de forma más clara como ha de calcularse la distancia del vuelo en aquellos casos en los que no son vuelos directos sino vuelos de conexión.</p> <p>Es decir en el artículo 7.1 se regula que “<i>la distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o cancelación</i>”. Por lo que, no expresa cómo ha de calcularse la distancia de todo el vuelo porque puede haber vuelos en los que se hagan más kilómetros de los que se harían si se hiciera de forma directa, como es el caso de este vuelo de conexión.</p> <p>En conclusión, la distancia que ha de tomarse es la que hay entre el lugar del primer despegue y el destino final, que deberá calcularse según el método de la ruta ortodrómica, con independencia del trayecto de vuelo efectivamente recorrido.</p>

6.- STJUE de 31 de mayo de 2018, *Wegener*

ÓRGANO	Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava)
TIPO DE PRONUNCIAMIENTO	Sentencia
FECHA	31 de mayo de 2018
PONENTE	Sr. J. Malenovský
FUENTE (repertorio, boletín, base de datos; en su caso, enlace)	Curia
NORMATIVA APLICADA	Reglamento nº 261/2004: artículos 2 y 3
HECHOS (relación sucinta-hechos relevantes)	-La Sra. Wegener celebró en su día con Royal Air Maroc un contrato de transporte aéreo, concertado en una única reserva con la que desplazarse desde Berlín (Alemania) hasta Agadir (Marruecos) y que preveía una escala con cambio de aeronave en Casablanca (Marruecos).

	<p>-Embarca en la aeronave con destino a Casablanca, despegando con retraso. Llega a Casablanca y se presenta al embarque de la aeronave cuyo destino era Agadir, pero Royal Air Maroc le denegó el embarque, indicándole que se había reasignado su asiento a otro pasajero.</p> <p>-Al final, embarcó en otra aeronave de Royal Air Maroc y llegó a Agadir con un retraso de cuatro horas respecto al horario previsto.</p> <p>-La Sra. Wegener instó a que se le concediera compensación por el retraso. Royal Air Maroc se negó a ello alegando que no podía invocar los derechos de compensación del Reglamento.</p> <p>-El Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Berlín acordó suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial: <i>¿debe considerarse que existe vuelo a los efectos del artículo 3, apartado 1, letra a) cuando la operación de transporte de un transportista aéreo incluya interrupciones programadas (escalas) fuera del territorio de la UE con un cambio de aeronave?</i></p>
FUNDAMENTOS DE DERECHO (síntesis; decisorios; obiter dicta)	<p>El artículo 3, apartado 1, letra) establece que el Reglamento es de aplicación a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en territorio de algún Estado miembro.</p> <p>El contrato de transporte de pasajeros se ha realizado con arreglo a una única reserva. Lo que sucede es que sale de un aeropuerto de un Estado miembro y llega a un aeropuerto situado en territorio de un tercer Estado que incluye una escala programada, fuera de la Unión, con cambio de aeronave.</p> <p>El retraso de cuatro horas se constató a la llegada del segundo de esos vuelos. El TJUE ya ha declarado que el retraso ha de producirse en la llegada de los pasajeros a su destino final para que dé lugar al derecho a la compensación del Reglamento.</p> <p>El concepto de destino final está en el artículo 2, letra h) como el del destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación, o en el caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo que cojan los pasajeros de que se trate.</p> <p>Aunque el segundo de los vuelos controvertidos en el asunto principal se realizó con una aeronave distinta de la del primer vuelo, hay que destacar que se formalizo a través de una reserva única y que por tanto es un vuelo de conexión directa a pesar de que se realice con distinta aeronave.</p> <p>Por consiguiente, este supuesto debe incluirse en su conjunto como un vuelo con conexión directa y por tanto al que se le aplica el Reglamento.</p> <p>El artículo 3, apartado 1, letra a) debe interpretarse en el sentido de que el Reglamento se aplica al transporte de pasajeros realizado con arreglo a una única reserva y que entre la salida de un aeropuerto situado en territorio de un Estado miembro y la llegada a un aeropuerto situado en territorio de un tercer Estado incluye una escala programada, fuera de la Unión, con cambio de aeronave.</p>
FALLO	<p>El artículo 3, apartado 1, letra a) del Reglamento n° 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el Reglamento se aplica al transporte de pasajeros realizado con arreglo a una única reserva y que entre la salida de un aeropuerto situado en territorio de un Estado miembro y la llegada a un aeropuerto situado en territorio de un tercer Estado incluye una escala programada, fuera de la Unión Europea, con cambio de aeronave.</p>
NOVEDAD/PUNTOS DE INTERÉS (nuevos criterios; cambio de criterios; reiteración de criterios)	<p>La sentencia del TJUE sirve para completar la interpretación del artículo 3, apartado 1, letra a) en relación con los conceptos de vuelo de conexión directa y destino final.</p> <p>El TJUE entiende que será de aplicación el Reglamento a aquellos vuelos de conexión directa que se formalicen bajo una misma y única reserva y que partan de un Estado miembro a pesar de que la escala tenga lugar en un tercer país (no miembro de la UE) aunque haya cambio de aeronave en ese tercer país.</p>

7.- STJUE de 4 de julio de 2018, *Thomson Airways wet lease*

ÓRGANO	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TIPO DE PRONUNCIAMIENTO	Sentencia
FECHA	4 de julio de 2018
PONENTE	Sr. J. Malenovský
FUENTE (repertorio, boletín, base de datos; en su caso, enlace)	Curia
NORMATIVA APLICADA	Reglamento 261/2004 (artículo 2, letra b)
HECHOS (relación sucinta-hechos relevantes)	<p>-En virtud de un contrato de arrendamiento de aeronave con tripulación [“wet-lease”], TUIFly GmbH [de ahora en adelante “TU”] fletó una aeronave con tripulación para un número determinado de vuelos. En este contrato se establecía que TU era responsable de los servicios de tierra, incluida recepción de viajeros, su bienestar, manipulación de la carga, seguridad de los pasajeros y equipajes...</p> <p>-Los demandantes disponían de una confirmación de reserva para un vuelo con salida de Hamburgo [Alemania] y destino Cancún [México], con un número de vuelo cuyo código identificaba a TU. Dicha confirmación indicaba que las reservas habían sido emitidas por TU, pero que el vuelo había sido operado por Thomson Airways.</p> <p>-Este vuelo sufre un gran retraso y los demandantes solicitan a Thomson Airways el pago de una indemnización conforme a los artículos 5 y 7 del Reglamento.</p> <p>-Thomson se negó a pagar la indemnización por no ser el transportista conforme al artículo 2, letra b), a los pasajeros por el retraso del vuelo a su llegada por un periodo igual o superior a tres horas.</p> <p>-No obstante, el Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo (Alemania) considero que era transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tanto quien recurre a la aeronave fletada con o sin tripulación para operar el vuelo, como quien, siendo propietario del aparato y empresario de la tripulación, realiza concretamente dicho vuelo.</p> <p>-Ante los hechos, Thomson Airways interpuso recurso de apelación ante el Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo, alegando que, como únicamente el transportista aéreo que asume la responsabilidad operativa del vuelo puede cumplir las obligaciones, debido a su presencia necesaria en los aeropuertos y a la información que dispone sobre los pasajeros, es este el que debe considerarse transportista aéreo. Por lo que entiende, que si TU asumía la responsabilidad operativa para la realización del vuelo, las demandas de indemnización deberían dirigirse al mismo.</p> <p>-El Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo decide suspender el procedimiento y plantea al TJUE la cuestión prejudicial.</p> <p>-Cuestión prejudicial: <i>¿el concepto de transportista aéreo debe interpretarse en el sentido de que incluye el supuesto de un transportista aéreo que, da en arrendamiento a otro transportista aéreo la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de una aeronave con tripulación “wet-lease”, pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros menciona que dicho vuelo es operado por ese primer transportista?</i></p>
FUNDAMENTOS DE DERECHO (síntesis; decisorios; obiter dicta)	<p>El artículo 2, letra b) define que transportista aéreo es aquel que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero.</p> <p>Se observan dos requisitos: por un lado, la realización del vuelo de que se trate, y por otra, la existencia de un contrato celebrado con un pasajero.</p>

	<p>En lo que se refiere al primer requisito, debe considerarse transportista aéreo a aquel, que en el marco de su actividad de transporte, decide realizar un vuelo concreto, incluida la fijación del itinerario, y por lo tanto, crear una oferta de transporte aéreo para los interesados. Esto implica que asume la responsabilidad del referido vuelo, incluida, la responsabilidad por su posible anulación o gran retraso a su llegada.</p> <p>Por lo que, Thomson Airways se limitó a dar en arrendamiento la aeronave y tripulación que operó el vuelo, pero la fijación del itinerario y la realización del vuelo fueron efectuadas por TU.</p> <p>Así las cosas, el artículo 2, letra b) debe interpretarse en el sentido de que no incluye al transportista aéreo que, como ocurre en el litigio principal, da en arrendamiento a otro transportista aéreo la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de aeronave con tripulación, pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros menciona que dicho vuelo será operado por ese primer transportista.</p>
FALLO	<p>El concepto de transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo debe interpretarse en el sentido de que no incluye al transportista aéreo que, como ocurre en el litigio principal, da en arrendamiento a otro transportista aéreo la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de aeronave con tripulación («wet lease»), pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros menciona que dicho vuelo será operado por ese primer transportista.</p>
NOVEDAD/PUNTOS DE INTERÉS (nuevos criterios; cambio de criterios; reiteración de criterios)	<p>En esta sentencia, el Tribunal Alemán plantea una cuestión prejudicial que gira en torno a la interpretación del concepto de transportista aéreo del artículo 2, letra b) que establece que será transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero.</p> <p>El TJUE entiende que debe interpretarse en el sentido de que el concepto de transportista aéreo y por tanto, el que deberá responder de las indemnizaciones, no puede ser otro transportista aéreo que dé en arrendamiento al transportista aéreo principal la aeronave y tripulación, pero que no asuma la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando en la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros se mencione su vuelo.</p> <p>Por lo que, hay que tener en cuenta para ver si es el transportista aéreo responsable si él ha fijado el itinerario, ha decidido realizar el vuelo en concreto, y por lo tanto, ha creado una oferta de transporte aéreo. En consecuencia, la adopción de esta decisión implicará que dicho transportista asuma la responsabilidad de realizar el vuelo y en particular se incluye la de responder por su posible anulación o gran retraso a la llegada.</p>

8.- STJUE de 12 de septiembre de 2018, *Harms*

ÓRGANO	Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava)
TIPO DE PRONUNCIAMIENTO	Sentencia
FECHA	12 de septiembre de 2018
PONENTE	Sr.J.Malenovsky

FUENTE (repertorio, boletín, base de datos; en su caso, enlace)	Curia
NORMATIVA APLICADA	Reglamento nº 261/2004, artículo 8, apartado 1
HECHOS (relación sucinta-hechos relevantes)	<p>-La familia Harms compró en el sitio web Opodo billetes para viajar desde Hamburgo (Alemania) hasta Faro (Portugal), con escala en Barcelona, en un vuelo realizado por la compañía aérea Vueling Airlines. Opodo facturo 1108,88 euros, y remitió paralelamente a Vueling Airlines la cantidad de 1031,88 euros.</p> <p>-El viaje no se realizó conforme a lo previsto sino que la situación que tuvo lugar debe asimilarse a su cancelación según el Reglamento 261/2004.</p> <p>-Reclaman que Vueling Airlines está obligada a reembolsarles la totalidad de los 1108,88 euros que les facturó Opodo.</p> <p>-Vueling Airlines está de acuerdo en la reclamación en lo que respecta a los 1031,88 euros –que son el precio de los billetes- pero no en los 77 euros restantes que no es parte del precio.</p> <p>-El Tribunal Civil y Penal de Hamburgo, Alemania plantea la siguiente cuestión prejudicial: <i>¿debe interpretarse la expresión “reembolso del coste íntegro del billete en el precio al que se compró”, en el sentido de que se refiere a la cantidad que ha abonado el pasajero por el billete o únicamente a la cantidad percibida efectivamente por la compañía aérea, cuando en el proceso de reserva ha intervenido una empresa intermediaria que ha cobrado la diferencia entre lo pagado por el pasajero y lo percibido por la compañía aérea?</i> Esta diferencia corresponde a la comisión percibida por la empresa intermediaria.</p>
FUNDAMENTOS DE DERECHO (síntesis; decisorios; obiter dicta)	<p>A tenor del artículo 8, apartado 1, letra a) del Reglamento nº 261/2004 en relación con el artículo 5, apartado 1, letra), se observa que corresponde al transportista aéreo ofrecer como asistencia a los pasajeros, en caso de cancelación del vuelo, el reembolso del coste íntegro de su billete al precio al que se compró y, llegado el caso, un vuelo de vuelta al primer punto de partida.</p> <p>La expresión del <<coste íntegro o (...) al precio que se compró>> hace referencia a que el billete puede ser adquirido por los pasajeros afectados tanto directamente al transportista aéreo como pasando por un intermediario.</p> <p>No obstante, los fines del Reglamento son salvaguardar un elevado nivel de protección de los pasajeros así como garantizar un equilibrio entre los intereses de los mismos con los de los transportistas aéreos.</p> <p>A la vista de estos objetivos, y en relación con el artículo 2, letra f) que define el concepto de billete, se observa que los distintos aspectos del billete deben haber sido autorizados por el transportista aéreo, si es que el billete no ha sido expedido por este, y por tanto no pueden fijarse a sus espaldas.</p> <p>El artículo 8, apartado 1, letra a) debe interpretarse en el sentido de que el precio del billete que se tomará en consideración para calcular el importe del reembolso que el transportista aéreo adeuda al pasajero en caso de cancelación del vuelo incluye la diferencia entre la cantidad abonada por dicho pasajero y la recibida por dicho transportista aéreo, cuando tal diferencia corresponda a la comisión percibida por una persona que participó como intermediaria entre ambos, salvo si esa comisión se fijó a espaldas del transportista aéreo, extremo este que corresponde comprobar al tribunal remitente.</p>
FALLO	El artículo 8, apartado 1 letra a) debe interpretarse en el sentido de que el precio del billete que se tomará en consideración a la hora de calcular el importe del reembolso que el transportista aéreo adeuda al pasajero en caso de cancelación del vuelo incluye la diferencia entre la cantidad abonada por dicho pasajero y la recibida por dicho transportista aéreo, cuando tal diferencia corresponda a la comisión percibida por una persona que participó como intermediaria entre ambos, salvo si esa

	comisión se fijó a espaldas del transportista aéreo, extremo este que corresponde comprobar al tribunal remitente.
NOVEDAD/PUNTOS DE INTERÉS (nuevos criterios; cambio de criterios; reiteración de criterios)	La novedad o el punto de interés es dar una definición más amplia que la del artículo 2, letra f) del Reglamento 261/2004 que define el concepto de billete como el <<documento o equivalente no impreso, incluido el electrónico, expedido o autorizado por un transportista aéreo o por un agente autorizado por este>>. De ahí, se entiende que en ambos casos, deben ser autorizados por el transportista aéreo, si es que el billete no ha sido expedido por este, y que por tanto no puede fijarse a sus espaldas. Es decir, para calcular el importe del reembolso, habrá que tener en cuenta el precio y se incluirá la diferencia entre el precio que obtiene la compañía aérea y la diferencia hasta el precio que paga el pasajero (por la comisión del intermediario) siempre que haya sido autorizado por el transportista aéreo y no haya tenido lugar a sus espaldas.

9.- Auto del TJUE de 6 de diciembre de 2018, *Breyer*

ÓRGANO	Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava)
TIPO DE PRONUNCIAMIENTO	Auto del TJUE (Sala Octava)
FECHA	6-12-2018
PONENTE	Sr. J. Malenovský
FUENTE (repertorio, boletín, base de datos; en su caso, enlace)	Curia (portal de jurisprudencia de la UE)
NORMATIVA APLICADA	Reglamento (CE) nº 261/2004 Derecho a compensación en caso de cancelación de vuelo (artículo 3, apartado 5) Ámbito de aplicación (artículo 2 letra a) –concepto de transportista aéreo (empresa)- que aún no dispone de licencia de explotación en la fecha prevista de realización de un vuelo. Artículo 5, apartado 1, letra c). Artículo 7, apartado 1.
HECHOS (relación sucinta-hechos relevantes)	-El Sr. y la Sra. Breyer reservan con la agencia de viajes TUI Deutschland GmbH un viaje combinado. -Los vuelos previstos eran: para el vuelo de ida, el avión despegaría el 9 de julio de 2017 a las 6.00 horas de Kassel-Calden (Alemania) y aterrizaría en Palma de Mallorca (España) a las 8.30 horas. Por otro lado, el vuelo de vuelta debía despegar el 16 de julio de 2017 a las 10.20 horas y respecto al aterrizaje no se indica la hora. -Sundair debía efectuar los dos vuelos. Lo que sucede es que Sundair había solicitado una licencia de explotación ante la Oficina Federal de Navegación Aérea de Alemania pero en las fechas previstas aún no la había obtenido. Se le concede el 27 de septiembre (después de la fecha prevista). -Cinco días antes del comienzo del viaje, se comunica a la pareja Breyer que volarían con otra compañía. De forma que el vuelo llegó al destino final con 13 horas y 30 minutos de retraso. Además, la vuelta se inició el 16 de julio de 2017 a las 6.40 horas, es decir, tres horas y 40 minutos antes del horario de salida previsto inicialmente. -Presentan demanda ante el Tribunal de lo Civil y Penal de Kassel (Alemania), y solicitan, con arreglo a los artículos 5 y 7 del Reglamento nº 261/2004 que se le condene a Sundair a pagar una compensación por importe de 500 euros para cada uno, a la que debía deducirse la cantidad de 190,40 euros que ya se les había abonado. -La cuestión prejudicial gira en torno a la pregunta de si, para lograr el objetivo perseguido por este Reglamento, que es el de garantizar un elevado

	<p>nivel de protección de los pasajeros, este concepto debería considerarse aplicable también a las empresas que han solicitado una licencia de vuelo y que, posteriormente, han ofrecido vuelos antes de que se les concediera dicha licencia.</p> <p><i>-¿Deben interpretarse los artículos 5, apartado 1, letra c), 7, apartado 1, y 2, letra a) del Reglamento en el sentido de que también son aplicables a un transportista aéreo que en la fecha prevista para realizar el vuelo aún no tenía licencia de explotación aun habiéndola solicitado?</i></p>
FUNDAMENTOS DE DERECHO (síntesis; decisorios; obiter dicta)	<p>En virtud del artículo 99 del Reglamento del Procedimiento del TJUE, puede decidir en cualquier momento, a propuesta del Juez ponente y tras oír al Abogado General, resolver mediante auto motivado cuando, en particular, la respuesta a la cuestión prejudicial no suscite ninguna duda razonable.</p> <p>El artículo 3, en el apartado 5, establece que el Reglamento será aplicable a cualquier transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.</p> <p>El artículo 2, letra a) define el concepto de transportista aéreo como toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida.</p> <p>Además, el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n° 1008/2008 establece que no se permitirá a ninguna empresa establecida en la UE transportar por vía aérea pasajeros a cambio de remuneración a no ser que se le haya concedido la licencia de explotación correspondiente.</p> <p>En consecuencia, sin lugar a dudas, una empresa a la que aún no se le ha concedido una licencia de explotación no está autorizada para realizar ningún vuelo. Por lo que, no puede considerarse incluida en el ámbito de aplicación del Reglamento en su conjunto.</p> <p>No obstante, el que no se aplique este Reglamento no impide que no puedan obtener una indemnización sobre otras bases jurídicas.</p>
FALLO	<p>El artículo 3, apartado 5, del Reglamento debe interpretarse en el sentido de que a una empresa como la del asunto principal, que habiendo solicitado una licencia de explotación, aún no disponía de ella en las fechas previstas para la realización de los vuelos programados, no puede aplicársele dicho Reglamento, de modo que los pasajeros afectados no tienen derecho a una compensación sobre la base del artículo 5, apartado 1, letra c), y del artículo 7, apartado 1, del mismo Reglamento.</p>
NOVEDAD/PUNTOS DE INTERÉS (nuevos criterios; cambio de criterios; reiteración de criterios)	<p>El auto del TJUE simplemente resuelve la cuestión de si el Reglamento se aplica a una empresa que habiendo solicitado la licencia de explotación aún no se le ha concedido en relación con los artículos 2 y 3 del Reglamento ya que definen que el transportista aéreo es aquel que posee la licencia de explotación correspondiente.</p> <p>Por lo que, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea considera que es una cuestión prejudicial que no plantea duda alguna, porque del tenor literal del Reglamento se observa que solo serán transportistas aéreos y en consecuencia se les aplicará el Reglamento aquellos que posean licencia de explotación y además remarca que quien no la obtenga no estará autorizada para realizar ningún vuelo. En conclusión, si no se aplica el Reglamento por no ser transportista aéreo a efectos del artículo 2 del Reglamento, los clientes no tendrán derecho a la compensación que el mismo contempla.</p>